Münster. 1928, № 16

Phil. Diss.

Geschichte

# Die Pläne zur Schiffbarmachung der Emscher aus der 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts

## Ein Beitrag zur Wirtschaftspolitik Friedrichs des Großen in der Grafschaft Mark

Inaugural-Dissertation zur Erlangung der philosophischen Doktorwürde der Philosophischen und Naturwissenschaftlichen Fakultät der Westfälischen Wilhelms-Universität zu Münster in Westfalen

vorgelegt von

Max Horst
aus Münster i. W.

**Tag der Mündlichen Prüfung: 30. Juli 1927**
Dekan: Herr Prof. Dr. von Salis
Referent: Herr Prof. Dr. Wätjen

1928

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Meinen Eltern!

# Vorwort.

Der Plan, die Emscher schiffbar zu machen, der von 1750 bis 1775 die Behörden und die interessierten Handelskreise der Grafschaft Mark beschäftigte, zeigt, daß schon in der Frühzeit der westfälischen Kohlenindustrie die Notwendigkeit richtig erkannt wurde, das spätere Zentrum des größten Kohlenlagers Deutschlands an den Rhein anzuschließen. Dieses Projekt verdient umsomehr Beachtung, als uns bisher nur die beiden Hauptflüsse des Industriegebietes, Ruhr und Lippe, als Ausfuhrstraßen für die märkische Kohle bekannt waren.

Die vorliegende Arbeit gründet sich im wesentlichen auf die einschlägigen handschriftlichen Akten des Stadt-Archivs zu Wanne-Eickel und des Geheimen Staats-Archivs zu Berlin. Nachforschungen in den Staats-Archiven zu Münster und Düsseldorf waren ohne Erfolg. An gedruckten Quellen lag ein Originalabdruck einiger Urkunden des Stadtarchivs zu Wanne-Eickel vor, sowie eine auf diesem Abdruck fußende knappe Darstellung in den „Heimatblättern für das Industriegebiet" (Jahrgang 1920/21).

Den Vorständen des hiesigen Stadt- und Staats-Archivs bin ich für ihr liebenswürdiges Entgegenkommen bei der Beschaffung des Quellenstoffes zu Dank verpflichtet. Besonderen Dank schulde ich meinem hochverehrten Lehrer, Herrn Universitäts-Professor Dr. Wätjen, der mir die Anregung zu dieser Arbeit gab und mich jederzeit mit seinem Rat bereitwilligst unterstützte.

# Quellen- und Literatur-Verzeichnis

## I. Handschriftliche Quellen


1. Akten des Stadt-Archivs zu Wanne-Eickel. (Noch ohne Nummern)
2. Akten des Geheimen Staats-Archivs zu Berlin, zitiert Gen.-Dir. Cleve. XCV a Nr. 1


## II. Literatur


1. **H. Achenbach:** Geschichte der Clevisch-Märkischen Berggesetzgebung und Bergverwaltung bis 1815. Zeitschrift für Berg-, Hütten- und Salinenwesen im preuß. Staat, Bd. 17, Jahrg. 1869.
2. **Acta Borussica:** Behördenorganisation, Bd. 1—6.
3. **H. v. Beguelin:** Historisch-kritische Darstellung der Akzise- und Zollverfassung in den preuß. Staaten, Berlin 1797.
4. **L. Berger:** Der alte Harkort, Leipzig 1902.
5. **J. H. L. Bergius:** Sammlung deutscher Landesgesetze, Bd. 1—4, Frankfurt a. M. 1781.
6. **G. Beseler:** System des gemeinen deutschen Privatrechtes, Berlin 1885.
7. **K. Biedermann:** Deutschland im 18. Jahrhundert, Leipzig, 1880.
8. **Bosse:** Darstellung des staatswirtschaftlichen Zustandes in den Deutschen Bundesstaaten, Braunschweig 1820.
9. **A. Fr. Büsching:** Erdbeschreibung Bd. 6, Hamburg 1787.
10. **L. v. Cancrin:** Abhandlungen von dem Wasserrechte, Bd. 1—2, Halle 1789.
11. **F. Darpe:** Geschichte der Stadt Bochum, Bochum 1888.
12. **A. Dorider:** Die Entwicklung des Mühlenwesens in der Grafschaft Mark, Mü. Diss. 1909.
13. **E. Gothein:** Der Bergbau, in „Grundriß der Sozialökonomik", Bd. 6, Tübingen 1914. Rheinische Zollkongresse und Handesprojekte am Ende des 17. Jahrhunderts, in „Beiträge zur Geschichte vornehmlich Kölns und der Rheinlande", Köln 1895.
14. **J. Greve:** Die Kanalisierung der Ruhr von Wetter bis Ruhrort, Berlin 1887.
15. **W. Gutzmann:** Der Wasserhaushalt der Lippe, Mü, Diss. 1912.
16. **E. Hegels:** Wanderungen von Steinkohlenbergbau und Eisenindustrie im n. rh. w. Industriegebiet. Mü. Diss. 1923.
17. **G. Hegler:** Aus der Väter Tagen, Wanne 1911.

17 a) **H. Helbing:** 25 Jahre Emscher-Genossenschaft, Essen 1925.

18. **W. v. Hobe:** Anweisungen zu einer besseren Holzkultur in der Grafschaft Mark, Münster 1791.
19. **O. Hötzsch:** Stände und Verwaltung in Cleve-Mark 1666 bis 1667, Leipzig 1908.

20. **Th. von Inama-Sternegg:** Deutsche Wirtschaftsgeschichte, drei Teile in 4 Bänden, Leipzig 1901.
21. **S. Isaacsohn:** Geschichte des preuß. Beamtentums, Bd. I—III, Berlin 1884.
22. **S. Isaacsohn:** Das Erbpachtsystem in der preuß. Domänenpolitik, in Zeitschrift für preuß. Geschichte und Landeskunde, Berlin 1874.
23. **H. F. Iacobson:** Der preußische Staat, Leipzig 1854.
24. **W. Kliche:** Die Schiffahrt auf der Ruhr und Lippe im 18. Jahrhundert, in Zeitschrift des Bergischen Geschichtsvereins, Bd. 37, Jahrgang 1904.
25. **R. Koser:** Geschichte Friedrichs des Großen, Bd. I—IV, Stuttgart, Berlin 1912.
26. **Fr. Lampp:** Die Getreidehandelspolitik in der ehemaligen Grafschaft Mark, Mü. Diss. 1911.
27. **M. Lehmann:** Freiherr v. Stein, Leipzig 1902. 3 Bde. Neue Ausgabe in einem Bande, 1921.
28. **O. Martens:** Verkehrswege und Entwicklung in der Mark, in Meisters Festschrift, S. 653—666.
29. **A. Meister:** Die Grafschaft Mark, Dortmund 1909, zitiert „Festschrift".
„Heinitz", in Dortmunder Magazin Nr. 7 und 8 vom 1. und 15. Oktober 1909.
Friedrich der Große und das preußische Westfalen, in Westfälisches Magazin, III. Jahrgang Nr. 7, Januar 1912.
Die Anfänge der Eisenindustrie in der Grafschaft Mark, in Beiträge zur Geschichte Dortmunds, Band 17, 1909.
Aus der Zeit des Mißtrauens gegen die Steinkohle, in „Westfalen", Mitteilungen des Vereins für Altertumskunde, I. Jahrgang 1909.
30. **J. Möller:** Geschichte der Hauptstadt Hamm, Hamm 1803.
31. **G. Natorp:** Die Grafschaft Mark, Iserlohn 1859. — Ruhr und Lenne, Iserlohn 1871.
32. **W. Naudé:** Getreidehandelspolitik Friedrichs II., in Deutsches Wochenblatt 16. und 23. 5. 1895 Berlin.
33. **J. Chr. Nelkenbrecher:** Allgemeines Taschenbuch der Münz-, Maß- und Gewichtskunde, Berlin 1815.
34. **A. Overmann:** Entwicklung der Leinen-, Woll- und Baumwollindustrie in der ehemaligen Grafschaft Mark, Mü. Diss. 1909, in Münsterische Beiträge zur Geschichtsforschung, Band 19.
35. **F. Philippi:** Geschichte Westfalens, Paderborn 1927.
36. **Fr. J. Pieler:** Das Ruhrtal, Werl 1881.
37. **Fr. Rautert:** Die Ruhrfahrt, Essen 1827.
38. **M. Reuß:** Festschrift, Berlin 1892. Mitteilungen aus der Geschichte des Oberbergamts Dortmund und des niederrheinisch-westfälischen Steinkohlenbergbaues, in Zeitschrift für Berg-, Hütten- und Salinenwesen, Bd. 40.
39. **A. F. Riedel:** Der Brandenburgisch-preußische Staatshaushalt in den beiden letzten Jahrhunderten, Berlin 1866.
40. **C. G. Rössig:** Wasserpolizei, Leipzig 1789.
41. **W. Runge:** Das Ruhrsteinkohlenbecken, Berlin 1892.

42. **B. Rosenmöller:** Schulenburg-Kehnert unter Friedrich dem Großen, in „Preußische Staatsmänner", Bd. 1, Berlin 1914.
43. **E. von Schaumburg:** Die Begründung der Brandenburg-preußischen Herrschaft am Niederrhein und in Westfalen, Wesel 1859.
44. **G. Schmoller:** Der Preußische Beamtenstand, in Preußisches Jahrbuch 26.
45. **J. J. Scotti:** Clevisch-Märkische Provinzial-Gesetze, Band I—V, Düsseldorf 1826.
46. **J. S. Seibertz:** Ueber das Alter des Bergbaues im Herzogtum Westfalen, in „Glückauf" Nr. 16, Essen 1867.
47. **K. Spannagel:** Die Grafschaft Mark als Teil des Brandenburg-preußischen Staates, in Meisters Festschrift S. 23 bis 76.
48. **R. Stadelmann:** Preußens Könige in ihrer Tätigkeit für die Landeskultur, 2. Teil, Leipzig 1882.
49. **J. Dietrich von Steinen:** Westfälische Geschichte, Lemgo 1755.
50. **H. Stens:** Das Projekt einer schiffbaren Emscher als Vorläufer des Rhein-Herne-Kanals, in „Heimatblätter", Monatsschrift für das Niederrheinisch-Westfälische Land, Februarheft 1921.
51. **G. Strotkoetter:** Bestrebungen zur Verbesserung der Lippeschiffbarkeit, in Zeitschrift des Geschichtsvereins Recklinghausen, Band 4, Jahrgang 1894.
52. **von Velsen:** Beiträge zur Geschichte unseres Bergbaues, in „Glückauf", Jahrgang 1865/66.
53. **J. Walter:** Geologie der Heimat, Leipzig 1925.
54. **Th. Wegner:** Westfalenland, Landes- und Volkskunde Westfalens, Paderborn 1926.
55. **P. F. Weddigen:** Westfälisches Magazin, Jahrgang 1788.

## Inhaltsangabe


I Teil: Die Versuche von 1750: . . . . . 11— 33
1. Kapitel: Einleitung . . . . . 11— 12

2. Kapitel: Kurzer Ueberblick über die Lage des n. rh. w. Industriegebiets im 18. Jahrhundert in politischer, wirtschaftlicher und verkehrsgeographischer Hinsicht . . . . . 12— 22

3. Kapitel: Die Anregung des Präsidenten v. Bessel . . . . . 22— 27

4. Kapitel: Der Plan des Obersten Rüchmeister . . . . . 27— 33

II. Teil: Die Projekte von 1766/67 und 1773: . . 34—107

5. Kapitel: Der Plan von 1766 . . . . 34— 45

6. Kapitel: Das erste Projekt des Steuereinnehmers von Oven 1767:
Vorteile des neuen Planes / Schwierigkeiten des bisherigen Transportes / Wegeverhältnisse / Der Wasserweg im 18. Jahrhundert / Handelsverbindungen zwischen Cleve-Mark und Holland / Emscherschiffahrt und Gahlenscher Kohlenweg / Das Flußufer ein Regal / Die Bevölkerungspolitik Friedrichs II. im Westen . . . . . 46— 60

7. Kapitel: Ovens zweites Projekt 1773
Die Ovensche Kompagnie / Das Berg-Hüttendepartement / Vorschläge und Bedingungen der Kompagnie / Die Stellung der Regierung zur allgemeinen Schiffahrt / Das Direktionsprinzip im 18. Jahrhundert / Der Emscherzoll / Die Stellung der Ruhrunternehmer zur Emscherschiffahrt / Die Konferenz zu Cleve / Die Stellung des Generaldirektoriums zu den 30 Artikeln . . . . . 60—107

Rückblick und Ausblick . . . . . 107—111

Karten: Territorialkarte des heutigen niederrh.-westfälischen Industriegebietes in der 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts 23
Der Flußlauf der Emscher mit ihrer neuen Mündung in den Rhein . . . . . 107
Die zweite Mündung des Rhein-Herne-Kanals, die im November 1926 dem Verkehr übergeben wurde . . . . . 109

# I. Teil

## Die Versuche von 1750

### I. Kapitel

### Einleitung

Das niederrheinisch-westfälische Industriegebiet ist heute unstreitig das lebenswichtigste der uns nach dem Raub Oberschlesiens noch verbliebenen drei großen Industriezentren, des brandenburgischen, des sächsischen und des rheinisch-westfälischen. Hier im Lande zwischen Rhein, Lippe und Ruhr pulst am stärksten unser wirtschaftliches Leben, hier schlägt das Herz der deutschen Industrie.

Die wirtschaftspolitische Bedeutung dieses Gebietes hat uns der Ruhreinbruch der Franzosen im Januar 1923 mit schmerzender Deutlichkeit vor Augen geführt: im Besitz der Ruhrkohle hätte Frankreich 35 Prozent der gesamten europäischen Kohlenförderung beherrscht, während das Land zwischen Lippe und Ruhr als französisches Außenfort den Zugang zur Nordsee decken sollte. Die schicksalhafte Verkettung dieses im Nordwesten fast an der Reichsperipherie gelegenen Teiles mit dem Gesamtreich ist jedem Deutschen fühlbar geworden in den Notzeiten der Inflation und Deflation, als aus der Tragödie an Lippe und Ruhr die deutsche Tragödie wurde.

Unter den Faktoren, die den gewaltigen Aufschwung dieses Industriegebietes ursächlich mitbewirkten, ihm die oben geschilderte Bedeutung gaben, spielen neben der glänzenden Entwicklung der modernen Technik die ausgezeichneten Möglichkeiten von Verkehr und Transport eine wichtige Rolle. In geographischer Hinsicht sehr günstig eingelagert in das nordwesteuropäische Wirtschaftsgebiet, das vom Rhein, der Hauptschlagader unseres Landes, aufgeschlossen wird, steht dieses Gebiet heute durch ein dichtes Eisenbahnnetz und künstliche Wasserstraßen mit dem großen kontinentalen Wirtschaftsverkehr in Verbindung. Seine eigentliche Entwicklung und steigende Bedeutung beginnt daher erst seit den fünfziger Jahren des 19. Jahrhunderts, als die erste Dampfmaschine und Lokomotive hier ihren Einzug hielten. Jetzt erst konnten die unterirdischen Schätze, die „schwarzen Diamanten", aus ihrem viel tausendjährigen Schlaf ge-

rissen werden: das große Rätsel, die Transportfrage, der Absatz und seine Vermehrung war gelöst.

Eine Lösung dieser für unseren Bezirk brennenden Frage nach Absatzmöglichkeit ist dem 18. Jahrhundert versagt geblieben. Schwierigkeiten und Hemmungen verschiedenster Art — politische, wirtschaftliche, technische, Mangel an Weitblick, falscher Staatsegoismus — ließen selbst im Zeitalter des Merkantilismus nicht den rechten Weg finden. An Vorschlägen und Plänen jedoch, durch günstigere Gestaltung der Verkehrsverhältnisse der westfälischen Steinkohle erhöhte Lebensmöglichkeit zu verschaffen, hat es nicht gefehlt.

Unsere Arbeit beschäftigt sich mit den Plänen, die in der Frühzeit des westfälischen Bergbaus durch Benutzung einer natürlichen Verkehrsader, des Wasserlaufes der Emscher, der Kohle bessere Absatzmöglichkeit und Marktverhältnisse zu verschaffen suchten. Es handelt sich bei diesen Projekten aus der 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts um die ersten Versuche, den Teil des niederrheinisch-westfälischen Industriegebiets an den Rhein anzuschließen, der geographisch etwa durch die Ost-West-Vertikale Dortmund-Herne-Gelsenkirchen-Oberhausen-Ruhrort festzulegen ist. Im Vergleich zu der glänzenden Lösung dieses Problems im 20. Jahrhundert durch den Rhein-Herne-Kanal nehmen sich jene Versuche recht bescheiden aus. Dennoch zeugen sie zu einer Zeit, da der wissenschaftliche Horizont allmählich sich aufhellte und die Technik erst in ihren groben Umrissen zeigte, von weitem Blick und regem Unternehmungsgeist, dem nur ungünstige Zeitverhältnisse die Verwirklichung seiner Pläne wehrten.

Wenn der Historiker diese Pläne aus dunklem Vergessen wieder ans Licht führt, ist er nicht bloß der Aufdecker längst überwundener Stadien wirtschaftlicher Entwicklung: die Geschichte hat auch für die Industrie und Wirtschaft ihren Erziehungswert nicht verloren. Sie ist auch hier die Bewahrerin der Lehren, die in der Erfahrung langer, vielgestaltiger Entwicklung ruhen.

## 2. Kapitel

### Kurzer Ueberblick über die Lage des niederrheinisch-westfälischen Industriegebiets im 18. Jahrhundert in politscher, wirtschaftlicher und verkehrs-geographischer Hinsicht.

Durch die Bezeichnung rheinisch-westfälisches Industriegebiet geben wir schon zu erkennen, daß diese Gegenden zwischen Lippe und Ruhr, die den beiden Provinzen Rhein-

land und Westfalen angehören, heute wirtschaftlich zusammen einen einheitlichen Begriff bilden. Ohne eine besondere politische Verwaltungseinheit darzustellen, sind sie zu einem Wirtschaftsgebilde verschmolzen, dem die Industrie ihre einheitliche Signatur aufdrückte. Sie hat nicht Halt gemacht vor den alten, staatlichen Grenzen, hat sich nicht um politische Entwicklungen gekümmert. Nur die wirtschaftlichen Bedingungen des Bodens und die Möglichkeiten von Verkehr und Transport waren für sie ausschlaggebend. Diese nivellierende Macht von Wirtschaft und Industrie ist hier so stark gewesen, daß die Grenzen der verschiedenen Wirtschaftseinheiten früherer Zeiten heute so gut wie unbekannt, die konkurrierenden Gegensätze in dem wirtschaftlichen Leben einer Vielheit von Kleinstaaten auf diesem engen Raum längst vergessen und ihre Spuren verwischt sind.

Der größere Teil des in Frage stehenden Gebietes wurde im 18. Jahrhundert eingenommen durch die Grafschaft Mark, die sich in ihrem nördlichen Teil über die Ebene zwischen Ruhr und Lippe bezw. Emscher erstreckte und von Hamm im Nordosten bis in die Gegend von Hattingen im Südwesten reichte. Im Süden schloß sich ein gebirgiger Teil an, der das westliche Sauerland bis nach Meinerzhagen umfaßte — im großen und ganzen das Gebiet der heutigen sieben Land- sowie der Stadtkreise Soest, Hamm, Dortmund, Bochum, Hagen, Altena und Iserlohn. Die Grafschaft Mark grenzte im Südwesten an das Herzogtum Berg, im Nordwesten an die Stifte Werden und Essen, während im Norden das kur-kölnische Vest Recklinghausen und das Hochstift Münster, im Osten und Süden das Herzogtum Westfalen die Grenze bildeten. Dieses Gebiet, das seinen Namen von der in der Nähe der Stadt Hamm gelegenen Burg Mark führte, umfaßte zu jener Zeit die Aemter Hamm, Unna, Kamen, Iserlohn, Schwerte, Lünen, Hörde, Hagen, Blankenstein mit Hattingen, Bochum, endlich Soest mit der Soester Börde.

Wirtschaftlich nahm die Grafschaft Mark unter allen preußischen Provinzen eine eigenartige Sonderstellung ein, die auf der Unausgeglichenheit ihrer Bodenverhältnisse beruhte: durch die Ruhr wurde sie in zwei höchst verschiedene Landstriche geteilt, der Bezirk nördlich der Ruhr, ein sehr fruchtbarer Landstrich, stand einem südlichen, höchst unfruchtbaren Teil schroff gegenüber, der Hellweg dem Sauer-

oder Süderlande. Der Hellweg, nördlich der Ruhr gelegen, machte den ebenen Teil der Grafschaft aus. Seine Städte und Dörfer trugen zu Beginn des 18. Jahrhunderts ein durchaus landwirtschaftliches Gepräge. Ackerbau und Viehzucht boten seinen Bewohnern hinlänglich Nahrung. Der gute Boden brachte alle Arten von Feld- und Gartenfrucht in solcher Menge hervor, daß er mit seinem Ueberfluß das Sauerland reichlich hätte ernähren können. Dieses südlich der Ruhr gelegene Gebiet war von der Natur sehr stiefmütterlich behandelt worden. Es war eine gebirgige, „schauderhaft angenehme" Gegend[1]). Die Bevölkerung war arm. Hafer und Kartoffeln nur wurden dem Boden abgerungen.

Ueber den wirtschaftlichen Zustand der Grafschaft Mark wurde Berlin auf dem Laufenden gehalten durch die sog. historischen Tabellen, deren Wiedereinführung Friedrich der Große befohlen hatte[2]). Diesen offiziellen Uebersichten, die von der Berliner Regierung von allen Städten und Dörfern der Mark eingefordert wurden, lagen Fragebogen zugrunde, die von den Behöden mit den gewünschten Angaben über die Einwohnerzahl, den Wirtschaftszustand usw. ausgefüllt und der Regierung wieder zugestellt wurden. Die Kriegs- und Domänenkammer zu Cleve hatte in den sog. Conduiten-Listen Rechenschaft zu geben über die Verwaltung ihrer Ressorts und Pläne und Vorschläge zur Hebung und Förderung aller Zweige des Handels und der Industrie einzureichen.

In die bisher vorwiegend agrarwirtschaftliche Signatur dieser Gegend hatte sich gegen Mitte des 18. Jahrhunderts eine neue Linie eingezeichnet: die beiden großen Schätze der märkischen Erde, Eisen und Kohle, wurden jetzt erst eigentlich genutzt. Ihre Hebung und Verarbeitung machten die Grafschaft Mark schon um 1750 zu einem Industriegebiet, das den Vergleich mit jedem andern in Deutschland aushalten konnte. Ueberall war ein bedeutender Aufschwung festzustellen, namentlich in den Gebieten um Altena und Iserlohn.

---

[1]) Neues Westf. Magazin, Bd. I 2, Seite 12; vergl. ferner über die Grafschaft Mark: Büsching, Erdbeschreibung, VI, S. 62 ff. und Steinen in Weddigens Neues Westf. Magazin, Bd. IV, 1788.

[2]) Friedrich Wilhelm I. hatte in den dreißiger Jahren des 18. Jahrh. ihre Aufstellung befohlen. Alle drei Jahre mußten sie erneuert werden. Seit 1734 waren die historischen Tabellen aber in Vergessenheit geraten. (Vergl. Stadelmann II. Teil S. 148).

Hier war die Heimat der Handwerke, die das Erz von den Zechen zu Eisen und Stahl verarbeiteten. Altena war der Hauptsitz der Drahtfabrikation, die Gegend um Hagen war das Zentrum der Eisenschmiedereien, die fertige Eisen- und Stahlwaren lieferten [3]). Neben der Eisenindustrie war es vor allem der Steinkohlenbergbau, der, aus ersten Anfängen sich entwickelnd, die Kohle zum Hauptprodukt der Mark machte.

Weil nun die Kohle und die „facilitierung ihres auswärtigen Debits" das treibende Motiv unserer Projekte ist, muß hier versucht werden, in knappen Umrissen die Lage des märkischen Bergbaues und die Bedeutung der Kohle in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts zu skizzieren.

Der Steinkohlenbergbau in unserem Gebiet sieht auf ein Alter von über 600 Jahren zurück [4]). Im Tal der Ruhr und Emscher traten die Kohlen, nur leicht von Geröll überdeckt, infolge der Erosionstätigkeit der Flüsse frei zutage. Hier setzte auch infolgedessen der Abbau zuerst ein, der bis zu Beginn des 18. Jahrhunderts ein höchst primitiver war. Die Kohle wurde nur im Tagebau gewonnen, bis zu Beginn des 18. Jahrhunderts wohl die einzige Form des Bergbaues. Man grub ein Loch nach Art eines Brunnens, einen sogenannten Pütt [5]), (noch heute nennt der Volksmund die Grube nur Pütt) verkleidete dessen Wände mit Reisig und holte die Kohlen in Eimern herauf. Stieß man auf Grundwasser, so ließ man den Pütt stehen, schüttete ihn sogar zu und legte nebenan einen neuen Miniaturschacht an.

---

[3]) Vergl. Meister, Die Anfänge der Eisenindustrie in der Grafschaft Mark.

[4]) Essener und Dortmunder Urkunden des 13. Jahrhunderts geben uns erste Nachricht. Das ganze Mittelalter hindurch bis tief in die Neuzeit war der Wert der Kohle in ihrem eigenen Distrikt unbekannt. Eine Urkunde aus dem Jahre 1579 berichtet, daß fahrendes Volk, Zingarri oder Zigeuner geheißen, den Abgesandten des Rates zu Dortmund von einem Schatz erzählt hätten, der „buten vor den Porten vergraben läge, gröter denn alles Gold aus dem Lande Potosi. Darauf seyn unsere Herren nächtlicherweise herut kommen to den Haiden. Unnen bi de Emscher begunnen sie to graben, der Schatz jedoch hat sich nicht zeigen wollen". Der Anführer der Bande erzählte, daß er den Schatz „unnen an de Emscher gefunden hätte, un dat sind swarte Steine gewesen, un de hebben brannt beter denn Kohlen, und im Sauerlande, in Iserlohn, in Altena föngen se nun an, ferrum to glühen in igne selbiger Schwefelsteine von Dortmunde". (Vergl. Runge S. 311—13; dazu Pieler, S. 188).

[5]) Pütt vom lat. puteus = Brunnen, Schacht.

Die Schwierigkeiten, die vor allem das Grundwasser verursachte, zwangen bald zu einer Aenderung des Systems. Durch die Beobachtung, daß die Flöze in ihrem Steigen und Fallen fast parallel zu den Hebungen und Senkungen der sie führenden Gebirge liefen, kam man auf den richtigen Gedanken, vom Tal aus, vom Bergabhang her einen wagerechten Gang (Stollen) in das Berginnere zu treiben, der die festsitzenden Wasser abfließen lassen sollte. Im Verlauf des 18. Jahrhunderts war der Stollenbau in dem Gebiet zwischen Ruhr und Emscher allgemein geworden. „Die Stollen sind die Schlüssel zu den Bergen und den darin befindlichen Bergwerken, durch die jene aufgeschlossen und die in der Erde verborgenen Gänge, Flöze und Bänke und ihre Schätze entdeckt, die mangelnden Wetter ein- und die die Arbeit hindernden Wasser ab- und zutage geführt werden“ [6]).

Das tief einschneidende Ruhrtal wie auch der Oberlauf der Emscher waren geeignete Ansatzpunkte für die Stollenanlage. Nach Abbau der über der Stollensohle liegenden Kohle war man gezwungen, zum Bau unter dem Stollentiefsten überzugehen. Die Förderung geschah mittels Laufkarren, Schlitten, Rollwagen zum ziehen und schieben. Waren Schächte vorhanden, bediente man sich der Handhaspel oder benutzte die Pferdekraft zur Bewegung der Fördergezeuge.

Der Abbau trug handwerkliches Gepräge. Er richtete sich nach dem Bedarf der Gewerken [7]). Die notwendigen technischen Hilfsmittel fertigte sich der Kohlengräber selbst an. Die gewonnene Kohle wurde in der Hauptsache im eigenen Haushalt der Bergbautreibenden verbraucht oder diente dem Bedarf der nächsten Nachbarschaft. Den Kreis der Haus- und Stadtwirtschaft überschritt sie kaum.

Der primitiven Art der Technik entsprach auch die wirtschaftliche Leitung und Verwaltung des Bergbaues. Einen nach rationellen Grundsätzen geleiteten Betrieb kannte selbst das ausgehende 18. Jahrhundert nicht. „Raubbau überall, nirgends Rücksicht auf die Zukunft. Nur der leichte Gewinn des Augenblicks ohne große Kosten war maßgebend“ [8]). Selbst bei der Mehrzahl der Stollenbetriebe war eine ökono-

---

[6]) Vergl. Hegels, S. 17/18.
[7]) Die Besitzer der Kohlengruben.
[8]) Vergl. Meister, Festschrift, S. 443/44; dazu Reuß, Festschrift S. 310 ff.

misch-rationelle Arbeitsweise noch um die Mitte des 18. Jahrhunderts unbekannt. 1730 berichtete eine von Friedrich Wilhelm I. in die Mark entsandte Untersuchungskommission, daß der Kohlenbergbau meist von Tagelöhnern und Bauern betrieben werde und „von eines jeden selbst eigener Einrichtung dependiere“ [9]). Schwache Kapitalgrundlage, fehlende Einsicht, spärliche Betriebsmittel und mangelnder Absatz zwangen förmlich dazu, nur die günstigsten Lagerstätten abzubauen. Kohle war genug vorhanden, niemand machte sich Sorge um eine spätere Generation [10]).

Dieser traurige Zustand des märkischen Bergbaues noch in den dreißiger Jahren des 18. Jahrhunderts war nur möglich geworden durch den Mangel einer scharfen Ueberwachung seitens des Staates. Mit alter westfälischer Zähigkeit hatte sich den landesherrlichen Bestrebungen [11]) gegenüber das ererbte Verfahren durchgesetzt und Rechtsanschauungen geboren, die nun als Bollwerk den Reformmaßnahmen der Berliner Regierung im Wege standen.

Mit aller Schärfe griff in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts der preußische Staat in diese zerrütteten Verhältnisse ein, die ihm schon deshalb ein Aergernis sein mußten, weil der Bergbau ein königliches Regal war, von dem der Landesherr den Zehnten erhob. Anstoß gab ihm das staatliche Salzwerk zu Unna, wo er mit schlechten Kohlen arbeiten mußte. Nachdem Friedrich Wilhelm I. 1734 den Bergbau in der Mark gründlich hatte untersuchen lassen, erließ er 1737 die „Bergordnung für die clevischen und angehörigen Lande, besonders die Grafschaft Mark“ [12]), und errichtete zu gleicher Zeit ein Bergamt in Bochum. Diese beiden Maßnahmen waren für den Bergbau nicht ohne Bedeutung geblieben. Trotz der schlechten Absatzverhältnisse steigerte sich die Kohlenförderung in den Jahren 1739—54 [13]) von 415 557

---

[9]) Vergl. Achenbach, Geschichte der Clevisch-Märkischen Berggesetzgebung, 1869, S. 191.

[10]) Vergl. Hegels, Seite 24.

[11]) Schon Herzog Wilhelm von Cleve hatte 1542 eine besondere Bergordnung für die Grafschaft Mark erlassen, um einen geregelten Bergbetrieb zu ermöglichen. Nach ihm hatte 1639 Georg Wilhelm v. Brandenburg diese Ordnung bestätigt, der Große Kurfürst hatte einen Oberbergvogt eingesetzt, dessen Kontrolle aber längst nicht mehr ausreichte. (Vergl. Scotti, I. Nr. 43, 184, II. Nr. 1255).

[12]) Vergl. Achenbach, S. 201.

[13]) Vergl. Reuß, Festschrift, Seite 2.

Ringel[14]) auf 563 270 Ringel. Eine Umrechnung in Tonnen, die 103 389 bezw. 140 817 Tonnen als jährliche Produktion ergibt, zeigt, an modernen Maßstäben[15]) gemessen, in welch bescheidenen Grenzen der westfälische Kohlenbergbau um die Mitte des 18. Jahrhunderts sich bewegte.

Ein zweifaches Hindernis stand, abgesehen von der technischen Unzulänglichkeit des Betriebes, der Aufwärtsentwicklung des Kohlenbergbaues entgegen, das Mißtrauen gegen die Kohle und die schlechten Verkehrsverhältnisse.

Es erscheint uns bei der heutigen Bedeutung der Steinkohle für unser ganzes Wirtschaftsleben kaum glaublich, daß vor gut 150 Jahren dieselbe Steinkohle ihre Leistungsfähigkeit erst unter Beweis stellen mußte. Wie immer einer Neuerscheinung, wurde auch der Kohle bei ihrem Eintritt in die Wirtschaft von allen Seiten das schärfste Mißtrauen entgegen gebracht. Noch um die Mitte des 18. Jahrhunderts mußte seitens der Regierungsbeamten auf die Vorzüge des neuen Materials hingewiesen und zur praktischen Verwendung, zur Kohlenfeuerung, „animiert" werden. So schrieb 1755 in einem Gutachten der Bergdirektor in Unna, Krusemark, „es würden auch bei dergleichen Feuer (gemeint ist der Steinkohlenbrand) auf dem Herd Speisen gekocht und gebraten werden können, wie solches in Brabant, Lüttich gebräuchlich ist, und zwar nicht bloß bei Kohlen in einem Rost, wobei ich in den von den Kohlenbergen weit entfernten Orten teils wegen des starken Fuhrlohns, teils wegen der vielen Schlacken, die bei dergleichen Brand entstehen, keinen beträchtlichen Vorteil gefunden, sondern dergestalt, daß die Steinkohlen gröblich gepochet, mit Leimen zu ⅓—⅔ vermenget, daraus in Form von Mauerziegeln Kuchen gebacken und an der Sonne getrocknet werden. Allein dergleichen Introduzierung zum Kohlen würde noch mehr Schwierigkeiten unterworfen sein, und zudem kann ich von der Stadt Unna in specie vorführen, daß die mittlere wie auch die geringere Sorte von Haushaltungen bei Zubereitung von Speisen schon seit langer Zeit kein Holzfeuer gebrauchen, sondern sie auf dem sog. Pottofen. worin nichts als Steinkohlen gebrennet werden, kochen" [16]).

---

[14]) Ein Ringel als Kohlenmaß = ein alter Berliner Scheffel = 0,55 hl.

[15]) Im letzten Jahre vor dem Weltkrieg betrug die Gesamtförderung im Ruhrgebiet 114,4 Millionen Tonnen Kohlen.

[16]) Vergl. Meister, Aus der Zeit des Mißtrauens gegen die Steinkohle, in Westfalen, 1. Jahrgang, 1909.

Zu dieser allgemeinen Anschauung kam als weiteres Hindernis hinzu, daß in holzreichen Gegenden die Steinkohle sich gegenüber dem Holzbrand nicht durchzusetzen vermochte, weil die Markgenossen ein altes Markenrecht auf frei Holz hatten [17]). Der Waldbestand lieferte ja hinreichend den Bedarf an Brennmaterial für das dünn bevölkerte Land, das höhere Hitzegrade, als Eiche und Buche sie lieferten, nicht bedurfte. Die preußischen Beamten trugen daher zunächst Sorge, daß die Steinkohle ständige Großabnehmer fand, wofür in erster Linie die industriellen Betriebe, wie Brennereien, Brauereien und Hüttenwerke in Frage kamen, in denen die Einführung des Steinkohlenbrandes durch königliche Vorschrift angeordnet wurde.

Die andere Fessel für die Entwicklung des märkischen Kohlenbergbaues waren die außerordentlich ungünstigen Absatz- und Marktverhältnisse.

Grundbedingung für die Entwicklung eines Gebietes, für seine Aufschließung und Erschließung ist seine Wegsamkeit, sind gute Verkehrsverhältnisse. Mit natürlichen Verkehrswegen war unser Gebiet nicht gerade verschwenderisch bedacht worden. Die ältesten Straßen sind hier Heerstraßen gewesen, in des Wortes engster Bedeutung [18]). Im Norden hatte die Lippestraße ihre aus Römer- und Karolinger-Tagen her bekannte Bedeutung erhalten. Etwa 40 km südlicher vermittelte eine alte Heerstraße, welche ruhraufwärts zur Diemel führte, den Verkehr, während das Straßennetz in dem Gebiete zwischen Lippe und Ruhr in der Hauptsache in der von Karl dem Großen angelegten Heeresstraße, dem sog. Hellweg bestand, der von Duisburg aus in östlicher Richtung über Essen, Bochum, Dortmund, Unna, Werl, Soest nach Paderborn führte und noch heute führt. Diese großen Parallelstraßen in west-östlicher Richtung waren durch Querstraßen miteinander verbunden. Handelswege führten

1. von Lippstadt nach Wesel und Schermbeck,
2. von Lippstadt über Unna nach Schwerte, Hagen, Schwelm,
3. von Unna über Brakel, Dortmund, Bochum nach Mülheim a. d. Ruhr und weiter nach Cleve, Düsseldorf [19]).

Im östlichen Teil der Grafschaft Mark bestanden Wege-

---

[17]) Vergl. Meister, Festschrift S. 447.

[18]) Vergl. Martens, Verkehrswege in der Grafschaft Mark, in Meisters Festschrift, S. 653 ff.

[19]) Vergl. Hötzsch, Stände und Verwaltung in Cleve-Mark, S. 336.

verbindungen von Hamm nach Münster, von dort nach Dortmund-Bochum und eine Hauptlinie von Hamm-Dortmund über Lüdenscheid nach Attendorn und Frankfurt a. M. Dieses kümmerliche Straßennetz blieb für die Mark noch Jahrhunderte hindurch das Hauptwegesystem! „Wir gehen nicht zu weit, wenn wir sagen, daß bis in die 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts auf dem Gebiete des Wegebaues nichts großen Stils hinzugefügt worden war. Was zu Zeiten eines Karls d. Gr. großartig genannt werden konnte, das sah im Lichte des 18. Jahrhunderts recht jämmerlich aus [20]).

Das Vorhandensein von Straßen allein genügte jedoch nicht, es kam alles auf ihren Zustand an, und dieser war in unserer Zeit geradezu ein fürchterlicher. Das ganze Jahrhundert hindurch ertönten Klagen über die schlechten Wege in deutschen Landen. Je weiter man nach Norden kam, desto schlechter wurden sie [21]). Die grundlosen Wege in der Grafschaft Mark waren geradezu berüchtigt, und die Reisenden umgingen, wenn eben möglich, dieses unwegsame Gebiet.

Die Straßenbautechnik war mangelhaft. Sobald die nasse Jahreszeit kam, weichten die Wege derartig auf, daß die Wagen buchstäblich stecken blieben, tief eingeschnittene Radspuren, Wasserlöcher, Morastpfützen machten jedes Weiterkommen unmöglich [22]).

Die Ursache dieses Verfalls der Wegeanlagen ist darin zu suchen, daß man den Gemeinden ihre Pflege überlassen hatte. Diese kamen ihrer Pflicht nur notgedrungen und insoweit nach, als der Weg für ihre Anforderungen genügte. Wenn der große Güterverkehr einen solchen Weg wählen wollte, hatte er in den Gemeinden, denen er die miserablen Wege zerfuhr, eher Gegner als Förderer. Es kümmerte sie nicht, wenn der Wagen zerbrach und die Waren liegen bleiben mußten, sie hatten nur den Wunsch, daß durch dieses Mißgeschick den Fremden, die nur ihre Wege ruinierten, die Benutzung verleidet würde [23]). Auch die staatliche Fürsorge,

---

[20]) Vergl. Martens, S. 655.

[21]) Vergl. Biedermann, Deutschland im 18. Jahrh., Leipzig, 1880, S. 327 ff.

[22]) Nur so ist es verständlich, daß das Gerücht, der König von Preußen habe die Strecke Berlin—Cleve in viertägiger ununterbrochener Fahrt mit Hilfe von Relais zurückgelegt, dem Landgrafen v. Hessen wie eine Fabel erscheinen konnte. (Vergl. Biedermann, S. 331).

[23]) Vergl. Meister, Anfänge — Dortmunder Beiträge, XVII, 164.

die das 18. Jahrhundert mit den allgemeinen Wegeordnungen [24]) brachte, hat hierin nicht Wandel zu schaffen vermocht. Trotz mehrerer Verordnungen [25]), in denen Friedrich der Große seine Fürsorge für den Wegebau bekundete, hat er doch kein Werk großen Stils geschaffen. Seine Verordnungen zeigen nur, wie bescheiden die Ansprüche waren, die der König an den guten Zustand der Wege in seinem Lande stellte. Er vermochte sich eben nicht von der Furcht frei zu machen, dem Feind könne bei einer plötzlichen Invasion der Vormarsch auf ordentlichen Wegen sehr erleichtert werden. Hat mit dieser Auffassung der Stratege über den Volkswirt in Friedrich II. gesiegt, so zeigt uns die Aeußerung, die Schriftsteller seiner Zeit ihm in den Mund legen, „je schlechter die Straßen, desto länger müßten die Fuhrleute im Lande verweilen, desto mehr Geld ließen sie darin zurück", wie sehr auch ein Großer in den Anschauungen seiner Zeit gefangen sein kann [26]).

Diese in knappen Umrissen gezeichneten Verkehrsverhältnisse geben ein klares Bild von den Absatzmöglichkeiten der märkischen Industrieprodukte, insbesondere der Kohle. „Die Grafschaft Mark glich einem verschlossenen Haus, in dem allerlei Nützliches verfertigt wurde, aus dem man aber nichts herausschaffen konnte" [27]). Sollte nicht die Mark in ihrem eigenen Reichtum ersticken, mußte notwendig ein Ausweg geschaffen werden. Den Weg zeigte die Natur in dem Lauf ihrer Flüsse!

Die Grafschaft Mark hatte ihre Verkehrsbeziehungen seit altersher in der Richtung unterhalten, die ihr der Lauf ihrer Ströme wies, nach Westen, nach dem Rhein und auf ihm zum Norden, nach Holland. Natürliche Ausfuhrstraßen waren die beiden Hauptflüsse der Mark, Lippe und Ruhr, deren Schiffbarmachung schon früh in den dreißiger Jahren des 18. Jahrhunderts geplant war. Auf die Initiative der clevischen Kammer waren im Jahre 1734/35 Pläne zur Schiffbarmachung der beiden größeren Wasserläufe ausgearbeitet worden. Hierbei war leitendes Motiv der Wunsch gewesen, das Salz der staatlichen Saline zu Unna in den Handel zu bringen [28]). Die zu hohen Kosten einerseits und der Widerstand

---

[24]) Vergl. Scotti, Nr. 1098, 1660, 1984.
[25]) Vergl. Lampp, S. 17.
[26]) Vergl. Biedermann, S. 330.
[27]) Vergl. Kliche, S. 111.
[28]) Vergl. Kliche, S. 9—20.

der Nachbarstaaten andererseits hatten diese Pläne nicht zur Ausführung kommen lassen. Das Salz als einziges Handelsgut genügte nicht, um solch kostspieliges Unternehmen rentabel zu gestalten. Erst wenn die Grafschaft Mark die reichen Schätze an Kohle und Erz aus ihren Tiefen holte, wenn Handel und Verkehr sich hoben, wenn sie dann mit diesen Schätzen an ihre Wasserläufe trat und sie schiffbar haben wollte, dann war die Zeit für eine Verwirklichung der Absichten günstiger. Hatten Ruhr und Lippe wegen der hohen Kosten zu große Schwierigkeiten geboten, so blieb noch der zwischen ihnen liegende Wasserlauf übrig, die Emscher, mit der jedenfalls ein Versuch angestellt werden konnte, da er als Tieflandsfluß mit nur schwachem Gefälle auf jeden Fall ein weniger kostspieliger Geselle war als seine Nachbarn zur Rechten und Linken.

## 3. Kapitel

### Die Anregung des Präsidenten v. Bessel

Diesen Weg schlug der Präsident der Kriegs- und Domänenkammer zu Cleve, von Bessel ein, der im Januar 1750 [29]) zum erstenmal den Gedanken aussprach, durch die Schiffbarmachung der Emscher dem märkischen Handel und Gewerbe neue Absatzmöglichkeiten zu erschließen.

Die Emscher [30]) entspringt in dem östlichen Teil der ehemaligen Grafschaft Mark, unweit Dortmund bei Holzwickede [31]). Nachdem sie das Gebiet der freien Reichsstadt Dortmund verlassen, trat sie etwa 5 km oberhalb Castrop wieder in die Mark ein, deren Grenze gegen das Vest Recklinghausen sie auf einer Strecke von ca. 30 km bildete. Drei Kilometer unterhalb Sterkrade kam sie in das Gebiet des Stiftes Essen, das sie vom kur-kölnischen Vest Recklinghausen trennte. Bei Sterkrade gelangte sie in das Herzogtum Cleve, das sie in einem vielfach gewundenen Lauf in süd-nördlicher Richtung durchquerte, um bei Orsoy in den Rhein zu mün-

---

[29]) Geh. Staats-Archiv, zitiert Gen. Dir. Cleve. XVC a Nr. 1.

[30]) In den Akten erscheint ihr Name als Emster, Emse, Emsche, Embster. Die moderne Geologie hat unseren Fluß zur Taufpatin des den Untergrund der Hellwegebene bildenden grauen Mergels gemacht.

[31]) Sie entspringt auf einem Gutshof bei Hohenleuchte, oberhalb von Holzwickede.

Territorialkarte des heutigen niederrh.-westfälisch. Industriegebietes in der 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts

den. Die Länge des Flußlaufes von der Quelle bis Orsoy beträgt ca. 109 km. Zweidrittel davon entfielen auf preußisches Gebiet. Die restlichen 35 km schoben sich zwischen das Vest Recklinghausen und Essen. An größeren Nebenflüssen nimmt sie auf den Welheimer Mühlenbach, die Fleute und die Boye.

Der Präsident v. Bessel sah in der „Navigabelmachung" der Emscher ein Mittel, den Handel in der Mark in „besonderen Flor" zu bringen. Ausdrücklich hatte er in der Motivierung seines Vorschlages als stärkstes Moment hervorgehoben, daß dadurch sowohl in den kölnischen als auch bergischen Landen und auf Frankfurt hin ein „importantes Commercium" aufgeschlossen würde.

Um diese Behauptung auf ihre Haltbarkeit zu prüfen, muß zunächst die Frage untersucht werden, wie fügte sich die Emscherlinie ein in die vorhandenen großen Verkehrsadern der Grafschaft Mark?

Eine schiffbare Emscher bedeutete eine fühlbare Unterstützung und Entlastung des Hauptverkehrsweges unserer Gegend. des Hellweges, dem sie auf seiner Strecke Duisburg, Essen, Dortmund, Bochum fast parallel lief, als vierte Ader sich vorteilhaft einfügend in den Zug der drei großen Parallelstraßen Lippe-Hellweg-Ruhr. Eine Konkurrentin stellte sie ferner dar für die Linie Unna-Brakel-Dortmund-Bochum-Mülheim, indem sie den Verkehr dieser Route unterhalb Dortmund auf Castrop zu abzubiegen und auf sich zu nehmen imstande war. Noch einer dritten großen Verkehrslinie konnte die Emscher natürliche Fortsetzung und Ergänzung sein, für die Straße, die von Münster über Hamm nach Dortmund führte — eine Möglichkeit, die in der Neuzeit durch den Dortmund-Ems- und Rhein-Herne-Kanal verwirklicht wurde.

Für das kur-kölnische Vest Recklinghausen, dessen Südgrenze ja auf einer langen Strecke mit der Emscher zusammen lief, war sie — wie im Norden die Lippe — die ersehnte Ausgangspforte seines Handels. Dem Rahmen dieses Verkehrs fügte sich also die Emscherlinie auf das beste ein: es konnte in der Tat dadurch in den kölnischen und bergischen Landen ein „importantes Commercium" aufgeschlossen werden, das umso weniger Schwierigkeiten bereiten würde, als schon lebhafte Handelsbeziehungen die Mark mit den Nachbarländern verbanden.

Mit dem benachbarten Herzogtum Berg hatte die Grafschaft seit altersher einen bedeutenden Exporthandel in

Kohle, Holz und Holzasche getrieben [32]). Die märkische Kohle war für Berg lebenswichtig, da die Nachbargruben von Essen und Werden den Bedarf nicht decken, zudem des weiten Landtransportes wegen mit den billigeren märkischen Kohlen nicht konkurrieren konnten. Durch die Lieferung dieser Rohmaterialien war die bergische Woll- und Tuchindustrie in mächtigen Aufschwung gekommen. Andererseits war die märkische Eisenindustrie abhängig von dem Roheisen aus der Solinger Gegend, das an Qualität und auch Quantität das aus Westfalen und dem Siegerland kommende Eisen übertraf [33]). Hinzu kam, daß die Grafschaft Mark wichtig war als Durchgangsland für die rohen Garne, die aus Hessen, Braunschweig, Hildesheim nach Berg gingen [34]). Diese wirtschaftlichen Wechselbeziehungen lassen erkennen, daß das Verhältnis zwischen den beiden Ländern ungleich war, für Berg bedeutete die Mark ein größeres Absatzgebiet als umgekehrt. Daher mußte es das Bestreben der zuständigen preußischen Behörden sein, das Verhältnis für ihre Provinzen günstiger zu gestalten. Diesem Zweck sollte die Schiffbarmachung der Emscher dienen.

Der Schwerpunkt ihrer Bedeutung aber lag in dem Umstand, daß die Emscher eine natürliche Verbindungsbrücke der Grafschaft Mark mit dem Herzogtum Cleve darstellte. Die Mark erhielt damit unmittelbaren Anschluß an den Rhein. Daß die Emscher eine kurze Strecke nicht-preußisches Gebiet durchfloß, konnte kein allzu großes Hindernis sein.

Wenn v. Bessel gerade um 1750 mit seinem Plan hervortrat, so hat er sich nicht zuletzt von dem Gedanken leiten lassen, zwischen Mark und Cleve enge wirtschaftliche Verbindungen herzustellen.

Das Herzogtum Cleve befand sich um jene Zeit in einer wirtschaftlichen Notlage. Durch seine Lage zu beiden Ufern des Rheins — im Norden an Holland und das Bistum Münster grenzend, im Osten an das Vest Recklinghausen, das Stift Essen und die Herrschaft Broich [35]), im Süden an das Herzogtum Berg — war es zwar die gegebene Vermittlerin

---

[32]) Die wirtschaftlichen Beziehungen der beiden Länder Berg und Mark waren in dem Erbvertrag von 1666 geregelt worden. (Vergl. Scotti: I, Nr. 293).

[33]) Vergl. Meister, Anfänge des Eisenbergbaues — a. a. O.

[34]) Vergl. Overmann, S. 107.

[35]) Diese bergische Unterherrschaft, die ihren Namen von dem Mülheim a. d. Ruhr gegenüber liegenden Schlosse führte, umfaßte die Stadt Mülheim und 14 Landgemeinden.

zwischen Berg, Köln, Recklinghausen, Münster und Holland auf der wichtigsten Verkehrsstraße, dem Rhein, geographisch aber völlig getrennt von der Grafschaft Mark. Diese Trennung bedeutete gänzliche Abhängigkeit von dem Hauptkohlenlieferanten des Westens, von Mülheim a. d. Ruhr. Bis hierher war auf der Ruhr eine Schiffahrt in bescheidenen Maßen eingerichtet[36]), die dem Versand der in unmittelbarer Nähe gewonnenen Kohlen diente. Ihre minderwertige Ware, mit Essen'schen, Werden'schen und Märkischen Kohlen vermischt, konnten die Mülheimer dank dieser Ruhrschifffahrt konkurrenzlos auf den Markt werfen[37]). Diese Beherrschung des Kohlenmarktes wurde für die Nachbarn erst drückend, als gegen Ende der vierziger Jahre die Mülheimer Kohlenhändler sich zu einer Art Trust zusammenschlossen, um plötzlich den Preis um 50 Prozent in die Höhe zu schrauben. Die Folgen waren für die Nachbarländer katastrophal. Besonders Cleve litt schwer unter dem Monopol der Mülheimer, die es rücksichtslos ausbeuteten. Da auch die Holzpreise hoch waren, versteht man den Ausdruck mancher Kammerberichte, daß die Untertanen unter dem Monopol der Mülheimer seufzten wie unter einer feindlichen Contribution. Geradezu grotesk wurde die Lage aber dadurch, daß dieser Kohlenknappheit und Teuerung in einer preußischen Provinz Kohlenreichtum und Ueberproduktion in der, nur durch ein paar Meilen fremden Territoriums von ihr getrennten Nachbarprovinz gegenüber standen.

Diese Verhältnisse mußten für die clevische Kammer unerträglich sein. Abhilfe tat dringend not. Im Jahre 1748 — also zwei Jahre bevor v. Bessel mit seiner Idee einer schiffbaren Emscher hervortrat — hatte der Kriegsrat Rappard versucht, durch Verbesserung der Wege die durch die Zuspitzung der Verhältnisse notwendig gewordene Lösung einer direkten Verbindung Cleve-Mark zu erreichen[38]). Sein Plan war an den zu hohen Kosten, welche die märkische Kohle nicht mit den Mülheimern konkurrieren ließen, gescheitert.

Dieser ergebnislose Versuch seines Mitarbeiters mag den Kammerpräsidenten auf den Gedanken gebracht haben, durch

---

[36]) Vergl. Kliche S. 29.

[37]) Auch der seit 1740 von dem märkischen Bergamt eingeleitete Kohlentransport per Achse von Bochum nach Alsum hatte ihrer Stellung keinen Abbruch getan. (Vergl. Velsen, Beiträge zur Geschichte unseres Bergbaues, in „Glückauf", 1867, Nr. 51).

[38]) Vergl. Kliche, S. 30.

Ausnützung einer natürlichen Verkehrsader der Lösung der Absatzfrage näher zu kommen. Daß v. Bessels Weitblick die Folgen und Möglichkeiten, die aus der Verwirklichung seines Projektes erwachsen konnten, klar überschaute, verrät sein Hinweis, daß dadurch aber die Städte Köln, Düsseldorf, Elberfeld und Mülheim in nicht geringe Verlegenheit gesetzt werden könnten.

Die drei erstgenannten Städte waren in ihrem Kohlenbezug abhängig von den Mülheimern. Eine Brechung ihrer Monopolstellung seitens der Grafschaft Mark, die mit der Emscherschiffahrt ja eine Ausgangspforte für ihre Produkte — vor allem Eisenwaren und Kohlen — besessen hätte, wäre bei der besonderen wirtschaftlich-industriellen Struktur dieser Gegend der erste Schritt in eine wirtschaftliche Abhängigkeit von den preußischen Provinzen gewesen, die in erster Linie sich für die großen Fabrikstädte hätte auswirken müssen.

Berlin ging auf die Anregung v. Bessels überhaupt nicht näher ein. Im Generaldirektorium saßen als zuständige Beamte für die clevisch-märkischen Angelegenheiten die Geheimen Finanzräte von Schack und Durham [39]), die dem Vorschlag weiter keine Aufmerksamkeit oder Prüfung schenkten. So war auch v. Bessels Bitte um Entsendung eines tüchtigen Ingenieurs, der die Sache, „ob es faisable", untersuche und einen Kostenanschlag machen könne, unberücksichtigt geblieben.

## 4. Kapitel

### Der Plan des Obristen Rüchmeister

Im Frühjahr desselben Jahres [40]) aber wurde von privater Seite der Plan wieder aufgegriffen.

Ein Obrist Rüchmeister, über dessen Persönlichkeit nichts Näheres bekannt ist, reichte über den Kopf der clevischen Kammer hinweg an das Generaldirektorium ein Projekt wegen „facilitierung des Steinkohlendebits" ein, das die Schiffbarmachung der Emscher zum Gegenstand hatte.

---

[39]) Acta Borussica, Behördenorganisation IV, 2.

[40]) Der genaue Zeitpunkt ist nicht festzustellen, da der Plan nicht vorhanden ist. Jedenfalls muß er lange vor dem 24. Mai eingereicht worden sein, da an diesem Tage das vom Generaldirektorium geforderte clevische Gutachten nach Berlin abging.

Diese Wiederaufnahme desselben Gedankens von dritter Seite ließ nun dem Generaldirektorium das Projekt einer näheren Untersuchung wert erscheinen. Es erging an die Kammer von Cleve der Befehl, ein Gutachten hierüber abzugeben.

Die Mitteilung dieses neuen Vorschlages mußte der clevischen Kammer unangenehm sein, da Berlin von der nur wenige Monate früher erfolgten Anregung ihres Präsidenten keinerlei Notiz genommen hatte. Um sich daher als die treue Sachwalterin der wirtschaftlichen Angelegenheiten ihres Verwaltungsbezirkes zu legitimieren, wies sie in ihrem Gutachten, das unter dem 24. Mai 1750 nach Berlin abging, zunächst darauf hin, daß man von ihrer Seite schon seit Jahr und Tag daran gedacht habe, wie der Kohlentransport aus der Grafschaft Mark entweder bis an die Lippe oder den Rhein per Achse vor der Hand besorgt werden könne. Zum Beweise dafür, daß auch im gegenwärtigen Augenblick ihre Bemühungen um Hebung des Handels und Verkehrs nicht ruhten, fügte sie die Mitteilung bei, daß sie auch wegen Wegeverbesserung und Anlegung der nötigen Brücken „mit den Landständen des kur-kölnischen Vestes Recklinghausen und dem Stift Essen, nachdem die Wege vorab gehörig fundiert werden, in Korrespondenz stehe, und man hoffet, solches noch wohl zustande zu bringen. Weil aber dieses nur eigentlich den Kohlentransport und nicht das Gros eines zu etablierenden Handels befördert, so ist die Navigabelmachung der Emscher das Augenmerk geblieben".

Mit diesen letzten Worten erinnerte die clevische Kammer Berlin daran, daß das Verdienst, die erste Anregung des Projektes gegeben zu haben, ihr gebühre.

Die Kammer beauftragte den schon erwähnten Kriegsrat Rappard und einen Baron von Torik, das Projekt näher zu „recherchieren" und womöglich den Kostenanschlag anzufertigen. Beide Herren konnten sich aber, obwohl sie die Sache für nützlich und gut hielten, dennoch nicht positiv darüber einlassen, bevor nicht die ganze Gegend durch einen Ingenieur „niveliert" und der Kostenanschlag, und „wie weit die Emscher navigabel zu machen, ausgemittelt worden". Sie baten daher um die Benennung eines Ingenieurs.

Dieses Gutachten befriedigte das Generaldirektorium nicht. Hob es doch im wesentlichen nur die Idee als richtig hervor, während es die Kernfrage, auf die Berlin vor allem eine Antwort wünschte, die Frage nach der Möglichkeit einer

praktischen Verwirklichung, auf den Fachmann, den noch zu ernennenden Ingenieur abschob. Ende Iuni 1750 übersandte Berlin das Projekt des Obersten v. Rüchmeister an v. Bessel mit dem königlichen Befehl, „darüber sich mit dem Kriegsrat Rappard zusammen zu tun, solches Projekt nach allen Umständen zu erwägen, und zu berichten, ob es mit Avantage zu nutzen und aus welchen Fonds die Kosten zu bestreiten wären."

Diese eingehenden Fragen lassen den Schluß zu, daß das Projekt des v. Rüchmeister auch nicht viel mehr als eine erste Anregung enthielt. Iede nähere Präzisierung scheint danach gefehlt zu haben. Vor allem vermißte Berlin eine klare Darstellung der für den märkischen Handel zu erwartenden Vorteile. Die für das staatliche Budget so überaus wichtige Kostenfrage, ihre Höhe und Aufbringung war nicht berührt. Die mangelhafte Skizzierung konnte dem Projekt nur zum Schaden sein, sie mußte von vornherein Bedenken, ja Mißtrauen und Abneigung gegen den Plan wachrufen.

Daß Berlin den Kriegsrat Rappard als Sachverständigen dem Präsidenten v. Bessel beiordnete, zeigt, welch großen Wert das Generaldirektorium auf das Urteil dieses Beamten legte. Schon als Direktor [41]), dem die Salinenwerke in der Mark unterstellt waren, hatte er die märkischen Verhältnisse eingehend kennen gelernt und sich besonders mit der Absatzfrage befaßt. U. a. war es seiner Energie zu verdanken, daß im Jahre 1739 [42]) eine wenn auch bescheidene Schiffahrt auf der Lippe eingerichtet werden konnte. Seine letzten Pläne einer direkten Verbindung Cleve—Mark waren, wenn sie auch zu keinem praktischen Ergebnis geführt hatten, in Berlin nicht vergessen worden.

Die Prüfung des Emscherprojektes lag also bei den Beauftragten in den besten Händen.

Das Resultat ihrer Untersuchung berichtete v. Bessel Anfang Juli nach Berlin [43]).

Uebereinstimmend mit Rappard war er zu der Ueberzeugung gekommen, daß die Hebung des märkischen Handels, insbesondere eine bessere Kohlenausfuhr auf zweifache Weise zu erreichen sei: einmal durch die Anlegung eines

---

[41]) Vergl. Isaacsohn, Geschichte des preuß. Beamtentums, Band 3, S. 134.
[42]) Vergl. Kliche, S. 19.
[43]) Schreiben, datiert: Cleve, 2. 7. 1750.

Steindamms, dann aber durch die Schiffbarmachung der Emscher.

Der Bau einer Chaussee — denn eine solche ist unter Steindamm zu verstehen — erschien ihnen zu „kostbar", auch nicht von dem Nutzen zu sein, wie die Schiffbarmachung der Emscher, deren Wichtigkeit v. Bessel erneut betonte unter Hinweis auf seine Eingabe vom Januar 1750. Nochmals bat er um Ernennung eines geschulten Ingenieurs, weil er erst nach Aufstellung der Kostenanschläge nähere Angaben über Nutzen, Vorteile, über die nötigen Fonds usw. machen könne.

Ueber den weiteren Verlauf der Verhandlungen sind wir nur noch durch zwei Schreiben des Generaldirektoriums an den Präsidenten v. Bessel unterrichtet. Bei diesem Mangel an konkreten Anhaltspunkten ist es als ein besonders glücklicher Umstand zu schätzen, daß die beiden Dokumente infolge ihres zeitlichen Abstandes voneinander uns das Schicksal des Projektes durch den Verlauf eines Jahres hin verfolgen lassen.

In dem ersten Schreiben [44]) bestätigt das Generaldirektorium den Empfang des clevischen Kammerberichtes wegen Schiffbarmachung der Emscher, der am 20. Dezember 1750 bei ihm eingegangen sei. Auf Grund dieses Kammergutachtens war dem König Vortrag gehalten und eine Abschrift dieses Referates v. Bessel übersandt worden, damit er bei der zu erwartenden Ankunft des Königs in Cleve über den Stand der Frage unterrichtet sei. Aus diesem Schreiben geht hervor, daß in der Zeit von Iuli bis Dezember 1750 ausgedehnte Verhandlungen über das Emscherprojekt zwischen Berlin und Cleve stattgefunden haben. Der Ernennung eines Ingenieurs muß von Berlin stattgegeben sein, da nur nach erfolgter fachmännischer Untersuchung ein ausführlicher Kammerbericht nach Berlin abgehen konnte. Dieser Kammerbericht muß sich in positivem Sinne über das Emscherprojekt ausgesprochen haben, da das Generaldirektorium andernfalls es dem König nicht unterbreitet hätte. Eine Entscheidung des Königs aber scheint nicht gefallen zu sein. Daß Berlin der Regierung in der Provinz über den Inhalt des Referates Aufschluß gibt, zeigt, daß man dort mit der Möglichkeit rechnete, der König werde sich bei seinem Besuch in Cleve über das Projekt an Ort und Stelle unterrichten

---

[44]) Datiert: Berlin, den 10. Januar 1751.

lassen. In einem solchen Falle aber kam für den referierenden Beamten alles darauf an, vollkommen mit der Materie vertraut zu sein: der königliche Examinator konnte bei einer solchen Gelegenheit höchst ungnädig werden! Ob Friedrich II. bei seinem Besuch in Cleve 1751 — der dritten Inspektionsreise nach dem Westen [45]) — das Emscherprojekt zur Sprache gebracht hat, ist weiter nicht bekannt.

Das Dunkel, in das das Schicksal unseres Planes seit dem 10. Januar 1751 getaucht ist, wurde nach sechs Monaten plötzlich nur für einen kurzen Augenblick gehoben. In einem Brief an v. Bessel bestätigt das Generaldirektorium dessen Schreiben vom 10. Juli 1751 empfangen zu haben. An diese kurze Notiz schloß sie die Aufforderung an den Präsidenten, „hiernächst ebenfalls eilig einzusenden, was S. M. ihm auf seinen Bericht zur Resolution erteilen oder sonst wo weiter verfügen werden".

Diese Aufforderung stellt einen geschickten Schachzug des Generaldirektoriums dar, um sich gegen die Arbeitsmethode seines Königs zu schützen. Friedrich d. Gr. liebte es, in allen wichtigen Dingen über die Köpfe seiner Minister hinweg selbst die letzte Entscheidung zu treffen. Ein solches persönliches Regiment setzte natürlich ausgezeichnete Menschenkenntnis und eigene gründliche Vertrautheit mit der Materie voraus. Wenn das Generaldirektorium in unserer Angelegenheit ein ähnliches selbständiges Vorgehen des Königs befürchtete, so dürfen wir folgern, daß der König aus den clevischen Berichten sich ein klares Urteil gebildet hatte, das ihm eine selbständige Entscheidung erlaubte.

Wenn wir auch außer diesen beiden angeführten Dokumenten nichts mehr von dem weiteren Verlauf der Verhandlungen erfahren, so dürfen wir doch aus der Tatsache, daß nach 15 Jahren jede Erinnerung an diese ersten Versuche verschwunden, und die Idee einer schiffbaren Emscher als völlig neu wieder auftauchen konnte, den untrüglichen Schluß ziehen, daß diese Verhandlungen aus dem Anfang der fünfziger Jahre zu keinem positiven Ergebnis geführt haben.

Fragen wir nach den Ursachen dieses Scheiterns, so bleibt zunächst zu sagen, daß jede diesbezügliche Untersuchung indirekter Natur sein muß, denn direkte Anhaltspunkte besitzen wir nicht. Einiges Grundlegende läßt sich auch auf so unvollkommene Weise vorerst feststellen.

---

[45]) Vergl. Meister, Friedrich d. Gr. und das preuß. Westfalen in Westf. Magazin, 3. Jahrg., Nr. 7, S. 146.

Ein Haupthindernis für die Verwirklichung des Emscherprojektes dürfte der gleichzeitig auftauchende Plan und die schließliche Durchführung einer Ruhrschiffahrt gewesen sein. Je mehr sich die Verhandlungen wegen der Ruhr nach anfänglichen Mißerfolgen einem glücklichen Ende näherten, umso weniger Aussicht, sich durchzusetzen, konnte ihre jüngere Schwester, die Emscher haben. Die zweifache Lösung des Problems einer Cleve-Mark-Verbindung durch die Ruhr-Emscher-Linie war dem Staat bei dem damals herrschenden Wirtschaftssystem zu schwer. Die bei dem Ruhrprojekt auftauchenden Schwierigkeiten, welche die Verhandlungen durch drei Jahre, von 1751—54 hinzogen, werfen interessante Streiflichter auf die Schwierigkeiten und Hindernisse überhaupt, die der Schiffbarmachung eines Flusses in jener Zeit entgegen standen. Wir müssen daher einen Augenblick bei ihnen verweilen.

Die beiden Unternehmer des Ruhrschiffahrtsprojektes, Fabrikanten aus Königsteele und Düsseldorf, deren Kapital das Risiko des Projektes nach seiner technischen Durchführung hin trug, stellten als Hauptbedingungen Erlaß des Ausgangs-Impost auf Kohle und Holz und freien Handel auf der Ruhr. Um diese beiden Punkte wurde zäh und lange auf beiden Seiten gerungen. Der Wegfall des Schutzzolls auf Kohle und Holz bedeutete seitens des Staates einen Verzicht auf etatsmäßig verrechnete Einnahmen, während Freihandel selbst in beschränktester Form der herrschenden Wirtschaftsauffassung diametral entgegen stand. Ferner glaubte der Staat stichhaltige Gründe für seine ablehnende Haltung vorzubringen, wenn er darauf hinwies, daß ein Wasserweg, der ja den Handel von den bisher benutzten Landwegen abzöge, den Ausfall der Land- und Brückengelder zur Folge habe! Proteste seitens der Kaufmannschaft in den clevischen Städten, die durch eine Schiffahrt auf der Ruhr den sicheren Ruin für ihren Handel voraussahen, ängstliche Sorge des Staates um seine Akzise-Einnahmen, die durch den Freihandel gefährdet waren, Furcht vor Kohlenknappheit im Inland bei zu starker Ausfuhr, alle diese kleinen und kleinlichen Bedenken standen hemmend der Lösung entgegen. Erst durch eine fast völlige Kapitulation der Unternehmer vor dem Fiskus [46]) wurde die Ausführung möglich, nicht zuletzt dank

[46]) Der Impost wurde nur für die rheinabwärts gehenden Kohlen erlassen, während ihr Monopol sich nur auf den Handel mit Kohle, Holz, Steinen und Kalk innerhalb preußischen Gebiets erstreckte. (Vergl. Kliche, S. 45).

dem tatkräftigen Hand-in-Handarbeiten des Präsidenten v. Bessel und des Kriegsrats Rappard.

Fragen wir aber nach dem letzten Warum dieser oft mühsam zusammengesuchten Einwände, so stoßen wir auf das mangelnde Interesse und das passive Verhalten des Generaldirektoriums, das in der dilatorischen Behandlung des Projekts genügend zum Ausdruck kam und stärkstes hemmendes Moment war. Diese Uninteressiertheit der maßgebenden Berliner Stellen — die clevische Kammer war vom Generaldirektorium so abhängig, daß sie ein selbständiges Vorgehen nicht wagen konnte — resultierte nicht so sehr aus mangelnder Einsicht in die Lage der märkischen Wirtschaft und Industrie und ihre notwendigen Forderungen, sie ist vielmehr der Ausfluß der Gesamteinstellung des preußischen Staates seinen westlichen Provinzen gegenüber.

Um 1750 war der Wert dieser isoliert liegenden Teile in Berlin noch nicht genügend erkannt, sie waren dem Staat fast unbequeme Zugabe. Einen integrierenden Bestandteil der preußischen Monarchie bildeten sie noch nicht. Die große Zukunftsaufgabe, die darin lag, daß der König Territorialherr im Osten und Westen des Reichs zugleich war, ist vor 1762 nicht in ihrer ganzen Tragweite und Bedeutung erkannt worden. Der Schwerpunkt des preußischen Staates lag durchaus im Osten. „Hier im Westen dagegen war den Beamten vieles so fremdartig, hier war in politischer, wirtschaftlicher und sozialer Entwicklung manches so ganz anders geartet, daß es den im Osten geschulten Staatsmännern schwer wurde, sich zurechtzufinden“ [47]). Hinzu kam, daß Friedrich II. selbst mit seiner Ansicht über die westlichen Provinzen bis zum siebenjährigen Krieg ganz im Bann der überlieferten Auffassung [48]) seines Hauses stand. Die Zeit bis zum großen Krieg ist die Zeit der Vorbereitung, einer vorsichtigen Fühlungnahme, „Friedrich und seine Beamten lernen erst diese Gegenden kennen, es wird der Grund für die spätere Friedensarbeit“ [49]) gelegt.

[47]) Vergl. Meister, Friedr. II. u. d. preuß. Westfalen, S. 145.

[48]) Vergl. d. Urteil s. Vaters, Friedrich Wilhelm I. in seinem politischen Testament: „Wahs Kleve, grafschaft Mark ist, sein die wasalle dume Oxen aber Malicieus wie der deuffel — — die Nacion ist sehr intrigandt und falsch dabey und sauffen wie die bester — — mehr wissen sie nichts.“ (Die politischen Testamente der Hohenzollern, herausgegeben von Küntzel u. Haß, in Quellensammlung zur Deutschen Geschichte Bd. I, S. 105).

[49]) Vergl. Meister, Friedrich II. und . . . S. 146.

# II. Teil

## Die Projekte von 1766/67 und 1773

### 5. Kapitel
### Der Plan von 1766

Der für Preußen glückliche Ausgang des großen siebenjährigen Weltkrieges stellte Friedrich II. vor eine gewaltige Wiederaufbauarbeit. Auch hier im Westen fand er ein weites Arbeitsfeld vor. War doch während des ganzen Krieges die Grafschaft Mark ungeschützte Kriegszone gewesen, Friedrich hatte nichts getan, sie in Verteidigungszustand zu setzen [50]). Es war gerade das Schicksal dieser westlichen „Gebietslappen", daß von den beiden treibenden Faktoren des aufsteigenden Preußen, Beamtentum und Heer, letzteres ihnen nur wenig Stütze und Hilfe sein konnte. Die isolierte Lage, ihre gegen Westen offene Flanke ließen sie sehr unter den Kriegswirren, — Kontributionen, Einquartierungen, Verwüstungen — leiden, da die Hauptmasse des preußischen Heeres ihre Operationsbasis an weit entlegenen Teilen des Reiches fand [51]). Aber nicht nur tiefe Wunden schlug der Krieg, er war auch Ursache einer Entwicklung, die ohne ihn nicht so bald zum Durchbruch gekommen wäre: der siebenjährige Krieg hat den Westen an den Osten herangerückt! Jetzt erst erkannte man in Berlin den Wert dieser Glieder für die Gesamtmonarchie und behandelte sie dementsprechend. Wenn freilich auch die dem Westen bewilligten Meliorationsgelder im Vergleich zu den nach dem Osten fließenden gering zu nennen sind, so zeigen doch die Maßnahmen zur Heilung der Kriegsschäden, wie Regelung der Kriegsschulden, Er-

---

[50]) So erhielt der uns bekannte clevische Kammerpräsident v. Bessel schon im Frühjahr 1756 eine königliche Kabinetsorder aus Dresden, worin Friedr. II. ihm die Weisung gab, sich mit den Kammerräten beim Nahen der Franzosen nach Holland zurückzuziehen; vorher aber sollte er den Ständen und Edelleuten kundgeben, es sei nicht möglich, sie gegen eine Uebermacht zu schützen; sie sollten in der schuldigen Treue gegen den König verbleiben, sich aber still verhalten, die feindlichen Forderungen nach Möglichkeit erfüllen, da Widerstand doch von keinem Effekt sei (Vergl. Meister, Friedrich d. Gr. und S. 147 ff.

[51]) Vergl. Spannagel, S. 39 ff.

richtung einer Landeskreditkasse, Erlaß der Kontributionsgelder, Einrichtung einer eigenen Verwaltungsbehörde für die Grafschaft Mark in der Kammer-Deputation zu Hamm — daß Friedrich II. jetzt auch den Westen als gleichberechtigtes und vollwertiges Glied innerhalb seiner Monarchie ansah. Sein Hauptaugenmerk war jetzt darauf gerichtet, durch alle nur geeigneten Mittel die Blüte des Landes und den Wohlstand seiner Untertanen zu heben. Als ein taugliches Mittel hierzu ergab sich von selber die Sorge für Vermehrung und Aufschwung des märkischen Handels.

Für den märkischen Handel war das Lebensproblem, die Absatzfrage, immer noch ungelöst geblieben. Der große Krieg hatte natürlich alle diesbezüglichen Pläne und Versuche ersterben lassen, die Wege in der Mark waren durch die Heerzüge von Freund und Feind arg mitgenommen. Dazu kam in der Mark eine Ueberproduktion an Kohle, die staatlicherseits dazu geführt hatte, der Anlage neuer Bergwerke alle möglichen Schwierigkeiten in den Weg zu legen [52]), während die Kohlenteuerung in der Provinz Cleve durch den Druck der Mülheimer nur noch gestiegen war. So forderten die Verhältnisse gebieterischer als in den fünfziger Jahren dringende Abhilfe.

Friedrich II. hatte schon 1764 versucht, durch eine Wegeordnung den ärgsten Mißständen zu steuern, indem er an die Magistrate von Hamm, Unna, Kamen [53]) u. a. den Befehl ergehen ließ, mit militärischer Hilfe die Wege instand zu setzen. Aber diese Verordnung wie auch die spätere von 1769 [54]) sind für uns nur insofern von Bedeutung, als durch sie der König sein Interesse für die westlichen Provinzen bekundet und den guten Willen, nach Möglichkeit zu helfen; irgendwelche praktische Bedeutung haben sie nicht gehabt. Wirkliche Abhilfe konnte hier nur eine Anlage großen Stils bringen, der Bau einer Chaussee oder die Benutzung des Wasserweges. Da er sich zu ersterem nicht entschließen konnte, blieb nur die zweite Möglichkeit übrig. Hierauf abzielende Vorschläge und Pläne konnten somit einer wohlwollenden Aufnahme und Prüfung seitens des Königs sicher sein.

---

[52]) Vergl. Achenbach, S. 204.
[53]) Vergl. Lampp, S. 17.
[54]) Vergl. Scotti: III, Nr. 2009.

Diese günstigen Bedingungen traf der im Herbst 1766 [55]) wieder auftauchende Gedanke an, der schon einmal — 15 Jahre früher — den märkischen Schätzen einen Abfluß nach Westen hatte schaffen wollen, der Plan einer Schiffahrt auf der Emscher.

In Berlin war jede Erinnerung daran, daß dieses Projekt schon einmal Gegenstand langer Verhandlungen gewesen, geschwunden. Denn in seinem Schreiben [56]) an die clevische Kammer stellte das Generaldirektorium nur allererste Orientierungsfragen, ob die Navigabelmachung der Emscher praktikabel sei? Welche fremde Territoria und wie weit dadurch berührt werden? Was für Vorteile davon für die hiesigen Lande zu hoffen? Wieviel die Kosten etwa betragen werden? Welche Hindernisse noch im Wege stehen? Diese Fragestellung zeigt einmal, daß dem Generaldirektorium der Emscherdistrikt völlig „terra incognita" war, dann aber läßt sie auch den Schluß zu, daß wiederum kein festumrissener Plan in Berlin vorlag. Der Gedanke wird als erste Anregung, als ein Hinweis aus dem Westen der Berliner Zentrale nahegelegt worden sein. Der aber genügte jetzt, um das Interesse des Königs und seines zuständigen Fachministers von Hagen wachzurufen.

Es war ein glücklicher Umstand für unser Projekt, daß an der Spitze des clevisch-märkischen Departements im Generaldirektorium ein Mann stand, der mit lebhaftestem Interesse die Entwicklung der Verhältnisse in den westlichen Provinzen verfolgte und sie nach Kräften zu fördern suchte. Da er auch bei den Verhandlungen über das Emscherprojekt die treibende Kraft ist, dürfen wir einen Augenblick bei seiner Persönlichkeit verweilen.

Schon als Geheimer Finanzrat hatte sich v. Hagen vor allem mit dem märkischen Bergwesen beschäftigt. Eine Inspektionsreise im Jahre 1755, die die Untersuchung des märkischen Bergbaues, seiner Bedeutung und seines Umfanges zum Ziel hatte, und eine mehrjährige Tätigkeit an der Kriegs- und Domänenkammer in Cleve hatten ihn aufs beste mit den Verhältnissen in den westlichen Provinzen vertraut gemacht [57]). Die gröbsten Mißstände in den Betrieben wurden

---

[55]) Von wem die Anregung ausging, ob von behördlicher oder privater Seite, ist nicht zu ermitteln, da die Akten unvollständig sind.

[56]) Datiert: 18. September 1766.

[57]) Vergl. Meister, Friedrich II. und — S. 147.

beseitigt, die Bevölkerung über den Wert der Kohle durch die Landräte aufgeklärt, bessere Kontrolle eingeführt, die alte Bergordnung von 1737 verworfen und die Ausarbeitung einer neuen angeregt. v. Hagens Wirken war so erfolgreich gewesen, daß ihn der König gleich nach Beendigung des siebenjährigen Krieges 1763 als Kommissar nach dem Westen sandte, um die Kriegsschuldenfrage zu lösen. Drei Jahre später erlebte er die Verwirklichung seiner vor dem Kriege gegebenen Anregung: die „revidierte Bergordnung für das Herzogtum Cleve, das Fürstentum Meurs und die Grafschaft Mark" wurde im April 1766 erlassen[58]). Friedrich d. Gr. schätzte diesen „rechtschaffenen Diener des Staates" — wie er ihn später einmal genannt hat[59]) — sehr hoch; seine Pläne und Vorschläge durften der weitgehendsten Unterstützung seitens des Königs sicher sein.

Jeder Vorchlag, die märkische Ausfuhr, Handel und Industrie des Westens zu heben, mußte das wärmste Interesse dieses Beamten wachrufen. v. Hagen nahm sich denn auch des Emscherprojektes mit ganzer Energie an und forderte sogleich genaue Beantwortung der oben gestellten Fragen. Der Kammerdirektor Wermuth und der Kriegsrat Bilgen erhielten den Auftrag, alles dies gründlich zu untersuchen, da der König unablässig darauf bedacht sei, „seinen getreuen Untertanen mehreren Verkehr und dem Commercio alle nur mögliche Bequemlichkeit zu verschaffen". Die Kammer sollte sodann ihr Gutachten darüber eröffnen, ob sie die Navigabelmachung der Lippe oder der Emscher für die dortigen Provinzen am zuträglichsten hielt?

Auffallend an diesem letzten Satz könnte sein, daß der Hauptstrom der dortigen Provinzen, die Ruhr, unerwähnt bleibt. Wie stand es mit ihrer Schiffbarkeit gegen Ende des Jahres 1766? Der siebenjährige Krieg hatte die praktische Auswirkung des 1754 zwischen den Unternehmern und dem preußischen Staat zwecks Schiffbarmachung der Ruhr abgeschlossenen Kontraktes unmöglich gemacht. Ein Jahr nach Beendigung des Krieges aber — im Mai 1764 — hatte die clevische Kammer auf Antrag der Unternehmer den vor 10 Jahren geschlossenen Vertrag erneuert und die in ihm versprochene Unterstützung bei Widerstand seitens der Nachbarstaaten Essen, Werden und Berg in Aussicht gestellt. Als

---

[58]) Vergl. Reuß, Mitteilungen, S. 312.
[59]) Vergl. Stadelmann, II. Teil, S. 235.

die Verhandlungen mit Berg nach zweijähriger Dauer auf den toten Punkt gekommen waren, wandten sich die Unternehmer an die Regierung zu Cleve mit der Bitte um königliche Hilfe. Die Kammer hatte vom Minister v. Hagen den Auftrag erhalten, das Projekt unter allen Umständen zur Durchführung zu bringen. „Das nützliche Unternehmen soll von Sr. Majestät auf alle Weise protegiert und dafür alles, was tunlich ist, bewilligt werden“ [60]). Als nun die Regierung zu Cleve von der Aussichtslosigkeit des Unternehmens berichtete, sowie das Gesuch der Unternehmer um preußische Intervention bei den Ruhrstaaten nach Berlin weitergab, veranlaßte v. Hagen die nötigen diplomatischen Schritte bei dem Kurfürsten von der Pfalz. Diese Verhandlungen zwischen Berlin und Mannheim waren noch in der Schwebe, als das Emscherprojekt im Generaldirektorium bekannt wurde, und damit dem Minister sich ein neuer Weg zeigte, seinen Lieblingsgedanken, Hebung der märkischen Kohlenausfuhr, zu verwirklichen. Das noch schwebende Ruhrprojekt kam also jetzt nicht wie 1750/51 als Konkurrentin der Emscher in Frage, dagegen verrät die von v. Hagen der Kammer zur Entscheidung gestellte Frage, ob die Navigabelmachung der Lippe oder der Emscher am zuträglichsten sei, von welcher Seite unserm Projekt Gefahr drohte: an die Stelle der Ruhr war die Lippe getreten.

Als die zweite natürliche Verbindung dieser Gegenden zum Rhein hin war ihre Schiffbarmachung schon früh — seit 1649 [61]) — geplant und zum Teil in bescheidenen Grenzen durchgeführt worden. Bis Gahlen, einem Ort in der Nähe der Stadt Dorsten, hart an der Grenze zwischen Cleve, Münster und dem Vest Recklinghausen wurde die Lippe einen großen Teil des Jahres hindurch mit sehr flachen Kähnen befahren. Als nun die Verhandlungen wegen der Ruhrfahrt sich so sehr in die Länge zogen, war der Plan einer Lippeschiffahrt wieder aufgetaucht. Bis Gahlen sollten die Kohlen per Achse gebracht und von dort auf der Lippe ins Clevische zum Rhein transportiert werden [62]). Der Plan wurde im Generaldirektorium günstig aufgenommen, v. Hagen erhielt des Königs Zustimmung und sandte im Sommer 1766 den Geheimen Finanzrat Reichardt nach der Mark, das Nötige

[60]) Vergl. Kliche, S. 70.
[61]) Vergl. Meister, Festschrift, S. 454.
[62]) Vergl. Rautert, Die Ruhrfahrt, S. 4 ff.

zu veranlassen. Dieser errichtete bei Gahlen eine Kohlenniederlage, in die jährlich ein den Bedarf von Cleve, Meurs und Geldern deckendes Quantum Kohlen geliefert werden sollte. Mit dem Erzstift Cöln wurden Verhandlungen zur Schiffbarmachung der Lippe angeknüpft, die nach Erfolg versprechendem Anfang dennoch schließlich fehlschlugen. In das Ungewisse dieses neuen Unternehmens — die Verhandlungen mit Cöln liefen noch — tritt nun das neue Projekt einer schiffbaren Emscher. Daher mußte v. Hagens erste Frage in dem erwähnten Schreiben sein, welches Projekt — Lippe oder Emscher — die größere Rentabilität verspräche.

Die Kammer zu Cleve zeigte in dieser Angelegenheit keine sonderlich große Eile. Vor einigen Monaten war ihr ein Berliner Kommissar in der Person des Finanzrats Reichardt zur Bearbeitung des Lippeprojektes zugeteilt worden, durch dessen Hände auch das Emscherprojekt ging. In seinem Schreiben,[63]) von dem wir nur einen die Kernpunkte enthaltenden Auszug besitzen, teilt er seinem Minister mit, daß „wegen Navigabelmachung des Emsterbaches Wermuth und Bilgen ex camera Commission bekommen haben, alles dazu Erforderliche in loca zu examinieren, Kostenanschläge zu machen und diese gegen den Nutzen, der dadurch entstehen könne, zu balancieren". Er machte ihn dann weiter darauf aufmerksam, daß man dort im Generaldirektorium den Gedanken der Emscherschiffahrt falsch verstanden habe. Nicht um die Schiffbarmachung der Emscher selbst könne es sich handeln — er hatte ja von einem „Bach" gesprochen — so viel habe er auch von denjenigen, die daran gedacht haben, vernommen, daß „die Emster", wie sie auch selbst niemals dafür gehalten, schiffbar zu machen sei, da sie in einigen Distrikten viel zu schmal, ein flaches Ufer, auch nicht zu allen Jahreszeiten hinreichendes Wasser habe". Es sollte vielmehr ein besonderer Kanal gegraben werden, in den alles Wasser aus dem Emscherbruch[64]), auch der Emscher selbst geleitet und dadurch ein brauchbarer Kanal gemacht würde.

Diese Reichardtsche Meldung ist für unser Thema in zweifacher Hinsicht von größter Bedeutung. Gibt sie uns doch

---

[63]) Datiert: Cleve, 19. XII. 1766.

[64]) Das Gebiet am rechten Ufer der Emscher, das sich von Waltrop über Herten, Buer, Krange, Gelsenkirchen, Gladbeck, Bottrop bis nach Osterfeld erstreckt. Ein Bruch bestand damals aus Weidenflächen, Wiesen, Eichen- und Buchenhochwald, Dorndickungen, Sümpfen, Heideblößen u. a.

zum erstenmal Aufschluß über den Charakter der Emscher als Wasserlauf und ermöglicht uns eine bessere Beurteilung der Ansprüche, die man in jener Zeit an eine Schiffahrt stellte. Nach der Charakteristik Reichardts war die Emscher schon zu jener Zeit, was sie bis zu ihrer Regulierung im ersten Jahrzehnt unseres Jahrhunderts geblieben, ein verschlammter Wasserlauf, der in zwei großen Frühjahrs- und Sommerfluten seinen Wasserreichtum über das anliegende Land ausgoß, die übrige Zeit aber in flachem Bett unter hundertfachen Windungen und Krümmungen dem Rhein zuschlich. Durch eine Gegenüberstellung des Größenverhältnisses der Emscher zu ihren beiden Parallelflüssen, der Lippe und Ruhr, wird dieses Bild noch klarer hervortreten. Während die Ruhr, ein Gebirgsfluß, 1900 cbm in der Sekunde führt, trägt die Lippe, ein ausgesprochener Tieflandsstrom, 837 cbm, und die Emscher, ebenfalls ein Tieflandsfluß, gar nur 200 cbm in der Sekunde [65]). Das Größenverhältnis ist also danach 1:4:9. Unter diesen Umständen zeugt es von klarem Blick und großem Unternehmungsgeist, einen besonderen Kanal im Zug der Emscher graben zu wollen, in den die Emscher selbst und alles Wasser aus dem Emscherbruch geleitet werden sollten. Dieser Kanal hätte einer doppelten Kalamität abgeholfen. Einmal wäre sein Wasserstand im Gegensatz zu dem der Emscher, die jetzt ihr Wasser in vielen Nebenrinnsalen nutzlos verschwendete, so hoch gewesen, daß er eine Schiffahrt ermöglichte, andererseits bedeutete er zugleich einen Schutz gegen die dauernden Ueberschwemmungen der Emscher und eine natürliche Entwässerung des ganzen Gebietes zur Emscher hin. Beide Ziele sind erst erreicht worden in jüngster Zeit durch die Emscherregulierung, die jene Gegenden von der großen Ueberschwemmungsplage befreit hat, und durch den Rhein-Herne-Kanal, der auf viele Kilometer unmittelbar neben der regulierten Emscher läuft, so daß zwischen Emscher und Kanal nur ein schmaler Landstreifen bleibt.

In seinem Schreiben weist Reichardt ferner noch auf die Schwierigkeiten hin, die von den Nachbarstaaten gemacht werden könnten. Die Frage, ob man von Seiten des Vestes Recklinghausen und des Stifts Essen dazu geneigt sein werde,

---

[65]) Vergl. „Der Dortmund-Rheinkanal", herausgegeben vom Verein zur Förderung der Erbauung eines Kanals Dortmund—Duisburg, Düsseldorf, 1895, S. 11.

läßt er offen, ebenso die Kostenfragen, und „wie die Kosten mit dem Nutzen, da es doch nur ein geringes Commercium geben wird, balancieren werden". Ueberhaupt ist der Gesamteindruck, den man von Reichardts Stellungnahme zu unserem Projekt gewinnt, der einer kühlen Zurückhaltung. Eine gewisse Antipathie, eine vorgefaßte Meinung spricht aus seinem Bericht. Wir wissen, er wird sich nie für diesen Gedanken erwärmen, mit solcher Tatkraft sich für seine Durchführung einsetzen, wie er sie bei Erledigung seiner Mission bewiesen. Vielleicht empfand er das Emscherprojekt nur als störend für seine Aufgabe, die Einrichtung des Landtransportes der Kohlen nach der Lippe. Diese desinteressierte Haltung seines Kommissars entging v. Hagen nicht. Gleich nach Ankunft des Reichardtschen Berichtes erging an Reichardt die drängende Ermunterung [66]), „fleißig zu betreiben, daß die Untersuchung wegen Navigabelmachung der Embster bald zu Ende komme, und darüber der Kammerbericht erfolge, damit man mit Grund übersehen kann, ob und inwiefern diese vorgeschlagene Schiffbarmachung von Nutzen sein werde". Reichardt unternahm trotzdem nichts in dieser Angelegenheit. Als er seine Aufgabe, den Kohlentransport nach Gahlen per Achse zu ermöglichen, erledigt hatte, — die wegen einer Lippekanalisierung mit Cur-Cöln angeknüpften Verhandlungen liefen noch — kehrte er nach Berlin zurück. Das Emscherprojekt lag jetzt allein bei der clevischen Kammer. Als nach einem Monat noch kein Bericht in Berlin vorlag, erging Ende Januar 1767 an die Kammer ein Mahnschreiben [67]), in dem v. Hagen betonte, daß dem Generaldirektorium an baldiger Erhaltung des seit November ausstehenden Berichtes und Gutachtens sehr gelegen sei. Sie solle den Wermuth und Bilgen an Beschleunigung ihrer Untersuchung, sofern sie noch nicht damit zu Ende gekommen, erinnern und den umständlichen Bericht baldmöglichst nach Berlin befördern. Gegenüber diesem deutlichen Monitum der vorgesetzten Berliner Behörde konnte Cleve nicht länger die Taktik des Schweigens beobachten. Anfang Februar 1767 ging ein kurzer Bericht [68]) nach Berlin ab mit der Meldung, daß die seit dem 5. Dezember 1766 ernannte Kommission nicht in Tätigkeit treten konnte, weil — „der starke Frost eingefal-

---

[66]) Das Schreiben, von dem nur „ein Extrait" erhalten ist, ist datiert: 29. XII, 1766.
[67]) Datiert: Berlin, 26. I. 1767.
[68]) Datiert: Cleve, 5. II. 1767.

len, dabei die Ströme mit Eis belegt worden und bis dato damit bedeckt geblieben, so daß diejenigen Bemerkungen, welche bei der Schiffbarmachung eines Stromes den Grund zum Raisonnement geben, nicht haben angestellt werden können". Sobald dieses Hindernis aufhöre, werde man dem Befehl Genüge tun. Gegenüber diesem mächtigen Verbündeten der clevischen Kammer, der Natur, konnte auch der größte Eifer eines Ministers nichts ausrichten. v. Hagen mußte sich gedulden. Kaum war Witterungsumschlag eingetreten, da jagt er sein Monitum [69]) nach Cleve. „Ihr habt nun-mehro dahin zu sehen, daß bei dem eingetretenen Tauwetter diese Untersuchung sonder Anstand vor sich gehe, und wollen Euren Bericht erwarten". Dieses stürmische Drängen des v. Hagen erklärt sich, abgesehen von seinem Interesse für Cleve-Mark, aus dem Mißerfolg, den er in der Ruhrschifffahrt erlitten. Trotz aller auf v. Hagens Initiative hin unternommenen Schritte der preußischen Regierung hatte Berg die Konzession verweigert [70]). Im Februar 1767 waren die Unternehmer abschlägig beschieden worden. Mißtrauische Furcht vor Preußens Wirtschaftspolitik hatte den letzten Ausschlag gegeben. So mußte nach dem Scheitern des Ruhrprojektes v. Hagen seine ganze Hoffnung auf die neue Idee setzen. Sein rastloser Eifer zeigte, wie sehr er eine glückliche Lösung erstrebte. Die Verhältnisse liegen hier also umgekehrt wie vor 15 Jahren: damals stand die clevische Kammer dem Projekt günstig, das Generaldirektorium uninterssiert gegenüber, jetzt stößt das zuständige Ministerium auf den passiven Widerstand der Provinzialbehörde. Die clevische Kammer, die für ihre nicht bloß durch den Frost verursachte Tatenlosigkeit bis Ende Februar entschuldigt war, hatte drei weitere Monate verstreichen lassen, ohne irgend eine Nachricht nach Berlin zu geben. V. Hagen wurde unwillig. In einem drohenden „Excitatorium" [71]) befahl er der Kammer, „in Gnaden mit dem vordersamsten zu berichten, ob nach der Verordnung vom 24. Februar ds. Js. von den Wermuth und Bilgen die Untersuchung wegen Schiffbarmachung der Emscher geschehen, und auf solchen Fall den Kommissarbericht mit dem Gutachten ohnverweilt einzusenden". Die Antwort der clevi-

---

[69]) Schreiben, datiert: Berlin, den 24. II. 1767.
[70]) Vergl. Kliche, S. 73 ff.
[71]) Schreiben, datiert: Berlin, 29. V. 1767.
b) Schreiben, datiert: Cleve, 11. VI. 1767.

schen Kammer lautete kurz, ihr Bericht sei unter dem 2. Juni nach Berlin abgegangen. In diesem Bericht [72]), dem ein Protokoll beigegeben war, hatte die Kammer dem Projekt sein Urteil gesprochen. Auf Grund der Untersuchungen seitens der Sachverständigen [73]) erklärte sie eine Schiffbarmachung der Emscher nur durch völlige Umgestaltung des Flußlaufes für möglich. Es müßte ein Kanal von 8½ Wegestunden [74]) angelegt und 16 Schleusen gegraben werden. Die Gesamtkosten waren von den clevischen Sachverständigen auf 386 400 Taler berechnet, „ohne die schwere jährliche Unterhaltung". Gegenüber dieser Kostenangabe fiel der Hinweis der Kammer auf die Schwierigkeiten seitens der Nachbarn nicht so sehr ins Gewicht. Die hohe Summe allein ließ schon die Navigabelmachung als nicht „faisable" erscheinen, da sie — wie v. Hagen in seinem Schreiben es ausdrückte — mit dem aus dem Transport der märkischen Steinkohlen zu hoffenden Nutzen keine Proportion haben. An der Kostenfrage mußte der Plan scheitern, eine Summe von fast 400 000 Talern war für die preußische Staatskasse untragbar.

In dem Rechnungsjahr 1766/67 betrugen die Staatseinnahmen insgesamt fast 12,5 Millionen Taler. Davon wurden 9 Millionen für das Heerwesen verbraucht und noch nicht ganz eine Million für Hof- und Zivilzwecke verausgabt [75]).

Die Kosten der Schiffbarmachung der Emscher hätten also, auf vier Jahre verteilt, jährlich den zehnten Teil der verfügbaren Einnahmen verschlungen. Auch wenn die Nachbarstaaten für die auf sie entfallenden Teile aufgekommen wären, waren die Kosten für Preußen im Verhältnis zu den vorhandenen Mitteln noch viel zu hoch.

Ferner war es vollends undenkbar, daß diese Summe für eine Provinz ausgeworfen wurde, deren Steuererträge nie die festgesetzte Höhe erreichten, deren Akziseeinnahme vor allem so weit hinter dem von Berlin bestimmten Quantum zurückgeblieben war, daß Friedrich II. im Sommer 1766 zu

---

[72]) Dieser wichtige Bericht fehlt leider unter den Akten. Aus dem Schlußschreiben v. Hagens sowie aus einem Gutachten der clevischen Kammer vom 25. 3. 1773 ist jedoch der Inhalt in seinen Hauptpunkten zu entnehmen.

[73]) Am 4. April 1767 hatten der Kammerdirektor Wermuth und der Kriegsrat Bilgen unter Hinzuziehung des Hauptmanns v. Schöler die Emscher befahren.

[74]) rund 50 km Länge.

[75]) Vergl. Riedel, der brand.-preuß. Staatshaushalt, Beilage Nr. XV, XVI.

einem Radikalmittel gegriffen hatte, zu der Einführung der Regie in der Mark. Das Fiasko, das der König mit dieser Maßnahme erlitten, — Ende November 1766 mußte die Regie schon wieder aufgehoben werden [76]) — war auch nicht geeignet, ihn zur Bewilligung einer solchen Summe geneigt zu machen.

Auch auf dem Anleihewege hätte man den Betrag kaum aufgebracht. Ihre Verzinsung und Amortisation hätten Abgaben in solcher Höhe erfordert, daß der Transport zu Wasser teurer als der Landtransport gekommen wäre.

Eine andere Frage aber ist, ob die errechnete Summe von fast 400 000 Tlr. nicht zu hoch gegriffen war. Anhaltspunkte, diese Frage näher zu prüfen, haben wir in den Kostenanschlägen für Lippe und Ruhr, die von Fachleuten in den dreißiger Jahren des 18. Jahrhunderts gemacht waren.

Darnach waren die Kosten für die Schiffbarmachung der Lippe auf 137 458 Tlr. veranschlagt, während die Ruhr 339 577 Tlr. erforderte [77]). Die für die Lippe notwendigen Arbeiten umfaßten auf einer 145 km langen Strecke von Hamm bis Wesel Beseitigung der Sandbänke, Verengung des Flußbettes, Anlage von sechs Schleusen, darunter zwei steinerne. Die Ruhrunkosten waren für eine 130 km lange Strecke von Langschede bis Ruhrort errechnet, auf der 21 Mühlen und Fischerschlachten durch steinerne Schleusen überwunden werden mußten. Auch für die Uferbefestigungen durfte der starken Strömung und des gefährlichen Hochwassers wegen nur das teuere Steinmaterial verwandt werden.

Die für die Ruhr errechnete Summe zeigt, daß der Kostenanschlag eines Emscherkanals nicht zu hoch angesetzt war. Wenn auch die Länge des geplanten Kanals fast nur ein Drittel der regulierten Ruhrlinie betrug, so war doch die Herstellung eines ganz neuen Flußbettes und die Entwässerung der angrenzenden Gebiete zu diesem Kanal hin eine viel kostspieligere Arbeit, als die Beseitigung von Hindernissen, wie Sandbänke und dergl., die sich auf 130 km verteilten. Hinzu kommt, daß auf dem 50 km langen Kanal 16 Schleusen — also nur fünf weniger als auf der Ruhr — errichtet werden mußten, die sehr große Summen verschlangen. Die Kosten für eine hölzerne Schleuse beliefen sich auf 3500—5000 Tlr., steinerne kosteten das Doppelte. Wegen des zeitweilig sehr

---

[76]) Vergl. Beguelin, S. 177.
[77]) Vergl. Meister, Festschrift, S. 454.

starken Hochwassers der Emscher durften dort keine hölzernen gebaut werden.

V. Hagen konnte natürlich nicht daran denken, einen solch kostspieligen Plan dem König vorzulegen. In seinem Schlußschreiben an die clevische Kammer heißt es kurz, daß „es bei so bewandten Umständen dabei vorerst seine Bewandtnis behalten kann". Zugleich aber befahl er der Kammer, sich umsomehr nun angelegen sein zu lassen, die „weit nützlichere Schiffbarmachung der Lippe, und zwar vorerst von Gahlen, als wegen des übrigen Teils mit Cur-Cöln und Münster von der verordneten Kommission das Nötige reguliert werden wird, bestens zu befördern, auch den Landkohlentransport zur Niederlage und den Debit daselbst äußerst zu poussieren".

Kaum waren Ruhr- und Emscherprojekt gescheitert, da sucht v. Hagens zähe Energie schon nach einem neuen Ausweg. Er wendet sich wieder dem Werk seines Kommissars Reichardt zu, dem Landtransport der Kohlen zur Gahlenschen Niederlage. Seine Mahnung an die Kammer, dieses Werk „äußerst zu poussieren", fruchtete nicht viel. Das Kohlenmagazin zu Gahlen blieb fast leer, da der Gewerke Müser, mit dem der Landtransport kontraktlich abgeschlossen war, wegen der schlechten Wege seinen Verpflichtungen nicht nachkommen konnte. Die Eingesessenen des Hoerdeschen Kreises, denen die Anlage des Gahlenschen Kohlenweges und seine Unterhaltung übertragen war, betrieben, „noch nicht geheilt von den Wunden, die der siebenjährige Krieg geschlagen, nicht erkennend den Nutzen, den diese Anstalt dem Lande im Ganzen brachte, den Wegebau so lässig, daß Müser, der sein ganzes Vermögen anwandte und in schlecht erhaltenen Wegen oft Wagen und Pferde, nicht aber den Mut verlor, bei der obersten Staatsbehörde klagend laut wurde" [78]). Aber die Berliner Anordnungen — selbst eine Reise Reichardts 1767 nach dem Westen und später die persönliche Anwesenheit v. Hagens in der Mark im Jahre 1769 [79]) — konnten keinen Wandel schaffen. Der Landtransport der Kohlen erwies sich als unmöglich, womit auch alle Hoffnungen auf die Lippeschiffahrt illusorisch geworden waren. Dieser gescheiterte Versuch eines Landkohlentransportes zur Lippe sollte aber die Ursache sein, daß zum dritten Male das Emscherprojekt Leben und Gestalt gewann.

---

[78]) Vergl. Rautert, die Ruhrfahrt, Essen, 1827 a. a. O.
[79]) Vergl. Rautert, a. a. O.

## 6. Kapitel

### Das erste Projekt des Steuereinnehmers von Oven (1767)

Es war noch kein Monat seit dem abschlägigen Bescheid des v. Hagen vergangen, als der Gerichtssekretär und Steuereinnehmer Johann Florenz Engelbert von Oven, wohnhaft zu Eickel, unter dem 11. Juli 1767 eine Eingabe an den König richtete, die den Vorschlag enthielt, der Beschwerlichkeit des bestehenden Kohlentransportes durch die Schiffbarmachung der Emscher abzuhelfen.

Von Oven ahnte nicht, daß derselbe Gedanke wenige Wochen vorher Gegenstand ausgedehnter Verhandlungen zwischen Berlin und Cleve gewesen war, von ihrem negativen Ausgang wußte er nichts.

Was konnte einen Gerichtssekretär und Steuereinnehmer veranlassen, einen derartigen Vorschlag zu tun?

Der Steuereinnehmer [80]) unterstand direkt dem Landrat, dem höchsten Verwaltungsbeamten des Kreises [81]). Mit dem Ausreuter war er dessen ausführendes Organ. Da dem Landrat neben der Kontrolle der regelmäßigen Steuererhebung und der richtigen Kassenführung durch die Rezeptoren auch die Sorge für den Zustand der Straßen und Wege, für Gedeih von Handel und Gewerbe übertragen war, mußten denkende Köpfe unter seinen Subalternbeamten ihr Augenmerk auch auf diesen Aufgabenkomplex richten, umsomehr, als sie durch ihren Beruf direkt darauf hingestoßen wurden. Als ausführende Organe des Landrats kamen sie täglich auf ihren Reisen und Märschen über Land mit den örtlichen Verkehrsverhältnissen in Berührung, kannten aus eigener Anschauung und praktischer Erfahrung ihre Unzulänglichkeit für Verkehr und Handel und konnten besser die notwendigen Mittel zur Abstellung der Mißstände erkennen und prüfen als ihr Vorgesetzter. Bei von Oven dürfen wir als dem gebürtigen Markaner noch ein besonderes Interesse an dem Aufschwung seiner Heimatprovinz voraussetzen, für die ja die Absatzmöglichkeit die Kardinalfrage war. Auch als Gerichtsschrei-

---

[80]) In jedem Landkreis gab es seit 1764 neun Steuerrezeptoren.

[81]) Die Grafschaft Mark war seit 1753 in vier Landkreise eingeteilt, Hoerde, Hamm, Altena, Wetter. Unsere Gegend gehörte zum Hoerdeschen Kreis.

ber[82]) lebte er innerhalb seines kleinen Bezirkes in engster Berührung mit Land und Leuten, so daß er über ihre Wünsche und Klagen sehr gut unterrichtet sein konnte.

Die Versuche, die seitens der Regierung mit dem Landtransport der Kohlen an die Lippe nach Gahlen gemacht waren, wird er mit Interesse verfolgt haben. Ihr ungenügendes Ergebnis konnte ihm nicht verborgen bleiben. Er erkannte sofort den Kernpunkt, an dem das großzügig gedachte Unternehmen scheitern mußte: der weite Transport über Land gestaltete sich wegen der schauderhaften Wege zu teuer, jede größere Kohlenausfuhr wurde dadurch im Keime erstickt. Gelang es, diesen Landtransport — den Weg der Kohle von der Zeche bis an den Schiffsraum — abzukürzen, so war ein gewinnbringender Absatz der märkischen Kohle möglich.

Von Oven suchte eine Lösung dieser Frage dadurch zu erreichen, daß er die Lippe als Absatzweg ausschaltete und an ihre Stelle die Emscher benutzen wollte.

Bisher waren die Kohlen aus der Bochumer Gegend auf dem Gahlenschen Kohlenweg — der jetzigen Chaussee nach Dorsten — per Achse nach Dorsten gebracht worden, von wo sie die Lippe abwärts zum Rhein verschifft wurden. Jetzt sollte der Kohlentransport bei Krange[83]), dort, wo der Gahlensche Weg die Emscher überschritt, Halt machen, um hier die Kohlenfracht in die Schiffe zu verladen und Emscher abwärts zum Rhein zu bringen. Hierdurch wurde der bisherige Landweg Bochum — Dorsten = 29,5 km um die Strecke Krange — Dorsten = 20,5 km, also um rund zwei Drittel der Gesamtstrecke gekürzt. Da nun der Wasserweg von Krange bis zum Rhein nur ein ganz Geringes länger ist als die Lippelinie Dorsten — Wesel, so bedeutete diese Lösung zugleich auch eine Ersparnis von ebenfalls fast zwei Drittel der Landtransportkosten.

Von Oven unterließ es daher nicht, diese Vorteile seines

---

[82]) Die Justizpflege in der Grafschaft Mark lag seit 1756 sechs Landgerichten ob, denen zu Hamm, Bochum, Unna, Hagen, Altena und Lüdenscheid. Der Landgerichtsbezirk Bochum umfaßte die Aemter Bochum, Hattingen und Blankenstein. Zu letzterem gehörte Eickel-Wanne. Das Richterkollegium bestand aus einem Landrichter und zwei Assessoren, denen ein Gerichtsschreiber sowie zwei Gerichtsdiener beigeben waren. (Vergl. Scotti: III Nr. 1682).

[83]) Das lutherische Kirchspiel Krange gehörte zum Amt Bochum.

Projektes gegenüber den bestehenden Verhältnissen ausführlich darzulegen.

Die Kohlen, die bisher einen Weg von acht Stunden zurücklegen mußten, brauchten jetzt nur drei Stunden per Achse transportiert werden, was eine Herabsetzung des Fuhrlohnes um 50 Prozent bedeutete. Denn der „Kohlentransport-Entrepreneur" Müser[84]) mußte für jedes Faß[85]) Kohlen sechs gute Groschen[86]) Fuhrlohn bis Gahlen bezahlen, für den Transport bis zur Emscher dagegen höchstens drei.

Während einer Unterredung, die von Oven mit Müser zwecks Schiffbarmachung der Emscher gehabt, machte der Unternehmer den Ueberschlag, wonach allein von den Kohlen, die er anzufahren hätte[87]), jährlich über 13 000 Rtlr. „menagiert" würden. Diese Herabsetzung der Transportkosten war vor allem mit Rücksicht auf Cleve zu begrüßen, da es immer noch unter Kohlenteuerung litt. Durch die Verladung der Kohlen auf der Emscher wurde der Preis für Cleve bedeutend heruntergesetzt.

Ferner wies von Oven darauf hin, daß die clevischen Städte, die links- wie rechtsrheinischen, viel wohlfeiler mit Kohlen versorgt werden könnten, wenn diese von der Mündung der Emscher den Rhein herunter gleich in den obersten Teil des clevischen Landes und so weiter den ganzen Strom herabgebracht würden, als wenn sie, wie es jetzt geschähe, für viele Orte stromaufwärts oder zu Lande verfahren werden müßten.

Bei seiner Prüfung des Reichardtschen Unternehmens — denn aus dieser Untersuchung sind ja seine Reformvorschläge geboren — stieß von Oven noch auf einen Punkt, der dem wirtschaftlich Denkenden jener Zeit besonders schmerzlich sein mußte. Der Fuhrunternehmer Müser hatte

---

[84]) J. G. Müser, ein ehemaliger Schullehrer, nachheriger Geschworener in Blankenstein, war an einigen Bergwerken um Stiepel beteiligt. Als solcher an der Absatzfrage lebhaft interessiert, hatte er den Plan des Landkohlentransports zur Lippe entworfen. Der Transport per Achse zur Gahlenschen Niederlage war ihm kontraktlich übertragen worden (Vergl. Rautert a. a. O.).

[85]) Ein Faß war das Maß für Gußkohle, es betrug fast zwei Ringel. Ein Ringel als Kohlenmaß = 0,55 hl, ein Faß also = ungefähr zwei Zentner.

[86]) Ein guter Groschen = 30 Pfg. 24 gute Groschen gingen auf einen Rtlr.

[87]) Müser hatte 110 000 Gang = 150 000 Ztr. jährlich zu liefern. (Vergl. Kliche, S. 75). (1 Gang = ca. 1,4—1,5 Zentner).

viele Fuhrleute aus dem Cölnischen anstellen müssen, da die märkischen Untertanen den Transport von Bochum nach Dorsten und zurück, der immer zwei Tage erforderte, allein nicht verrichten konnten. Dieser Verdienst des benachbarten cur-cölnischen Recklinghausen — die Emscher bildete hier auf eine lange Strecke die Grenze zwischen dem Vest und der Grafschaft Mark, sobald der Gahlensche Kohlenweg die Emscherbrücke bei Krange überschritten hatte, kam er in ausländisches (!) Gebiet — war dem preußischen Beamten ein Dorn im Auge. Wurden aber die Kohlen an der Emscher abgeladen, so konnten die Fuhrleute täglich einen Transport von den Zechen bis an die Niederlage bei Krange bewirken und des Abends wieder zu Hause sein, „folglich den Lohn allein verdienen, mithin bliebe das Geld im Lande".

Als letztes Aktivum seines Projektes führte er die Möglichkeit eines ständigen Abtransportes der Kohlen an. Das viele Regenwetter mache das Fahren nach Gahlen öfters „inpraktikabel", der regelmäßige Kohlentransport litte sehr darunter. Der Absatz von den Kohlenzechen nach der Emscher aber könne wegen der kurzen Fahrt von nur drei Stunden beständig im Gange bleiben.

Aus dieser hier nur schwach durch von Oven angedeuteten mißlichen Einwirkung des Klimas ahnen wir, mit welchen Schwierigkeiten ein Transport über Land damals in jenen Gegenden zu kämpfen hatte.

Unser Untersuchungsgebiet der Emscher gehört mit zu den regenreichsten Provinzen Preußens. Die Niederschlagsmenge mit ca. 750 mm [88]) ist wegen des ost-weststreichenden Haarstranges höher als im Münsterland, der Boden gehört großenteils der ersten Bonitierungsklasse an, unter ihm liegt fast durchweg eine undurchlässige Lehm- oder Tonschicht [89]), was für die Wegeverhältnisse die denkbar ungünstigste Bedingung bedeutete, zumal zu einer Zeit, die einen festen Unterbau [90]) nicht kannte. Der Zustand der Straßen war der-

---

[88]) Vergl. W. Gutzmann, Der Wasserhaushalt der Lippe, S. 34 ff., ferner v. Bülow, Niederschlag und Abfluß im Emschergebiet, in Emscherfestschrift, S. 182.

[89]) Vergl. Th. Wegner, S. 456.

[90]) Die Wegebaukunst war nur deshalb so wenig ausgebildet, weil der Staat keine oder nur verschwindend geringe Beträge für diesen Zweck auswarf. Die anliegenden Bauern entledigten sich ihrer Pflicht der Wegeunterhaltung auf die primitivste Weise. Alles Material, was ihnen gerade

artig, daß sie nur „heroischen Naturen" passierbar waren. In dieser Hinsicht könnte man das 18. Jahrhundert das wegelose nennen. Auch in früheren Epochen waren natürlich die Wegeverhältnisse nicht besser gewesen als jetzt, ihren entsetzlichen Zustand aber hatte man nicht so schmerzlich und hemmend empfunden wie um die Mitte und gegen Ende des 18. Jahrhunderts, da dem Bedürfnis nach Austausch — auf geistigem, wirtschaftlichem und kulturellem Gebiet — die einfache technische Voraussetzung fehlte, zu einer Zeit, da vor allem die erwachende Industrie aus ersten Anfängen herauskam und ihre lokale Beschränkung durchbrechen mußte, sollte sie Licht und Luft zum Leben gewinnen.

Unter diesem Gesichtswinkel betrachtet erhält der Gedanke eines schiffbaren Flusses im 18. Jahrhundert eine ganz andere Bedeutung als im zwanzigsten. Das Verhältnis des Wasserweges zu den übrigen Verkehrsadern — und das 18. Jahrhundert besaß nur eine einzige noch, den Landweg — war damals ein ganz anders geartetes als in moderner Zeit. Heute ist für die Schiffbarmachung eines Flusses, für die Anlage eines Kanals in erster Linie die billige Fracht maßgebend, an Schnelligkeit und Promptheit der Bedienung übertreffen Eisenbahn und Auto jedes andere Transportmittel. Schnelle, prompte Bedienung spielt ja unter dem Begriff Lieferungsfrist und Termin im modernen Wirtschaftsverkehr eine Hauptrolle, sehr oft jene andere Komponente, die Preisfrage, wesentlich beeinflussend. Das war im 18. Jahrhundert nicht der Fall. Das Zeitmoment, die schnelle Beförderung spielte damals nicht annähernd die Rolle wie heute. Die Gleichung „Zeit ist Geld" wurde erst ein Jahrhundert später aufgestellt. Das Wesentliche einer Schiffbarmachung in jener Zeit ist in erster Linie in der Schaffung einer Absatzmöglichkeit für die Landesprodukte zu sehen, einer Möglichkeit, Stückgüter in größeren Mengen vom Herstellungsort zu den über den engsten lokalen Kreis hinaus wohnenden Konsumenten zu bewegen. Der schiffbare Wasserlauf hatte hierbei keinen Konkurrenten. Mochten die

---

zur Hand war, wurde hierzu verwandt: Sand, Steine, Bauschutt, Holzbohlen. Ein mit Dielen von Eichen- und Buchenholz belegter Weg genügte dagegen schon den höchsten Ansprüchen. — Erst in den achtziger Jahren des 18. Jahrhunderts befahl eine königliche Verfügung dem Bergamt, einen Versuch machen zu lassen, die Kohlenwege von den Zechen nach der Ruhr hin statt der Dielen mit breiten Steinen zu belegen. (Vergl. Reuß, Festschrift, S. 16/17).

Ansprüche, die man damals an eine Schiffahrt stellte, auch noch so bescheiden sein, — und im Vergleich zu modernen Tonnageverhältnissen waren sie wirklich sehr bescheiden — der kleinste und mittelmäßigste Achen faßte immer noch das Vielfache eines Fuhrwerkes.

Bisher hatte von Oven bei der Darlegung seines Projektes sich auf die Schilderung der Vorzüge beschränkt, die speziell die Durchführung des Projektes im Interesse einer Hebung der märkischen Kohlenausfuhr als wünschenswert erscheinen ließen. In den beiden letzten Argumenten aber, die er zur Stützung seines Planes heranzog, machte er sich frei von dem engen Gedanken an die Zweckmäßigkeit für die Kohlenausfuhr und stellte die Emscherlinie ein in die große Handelsverbindung zwischen seiner Heimat und dem benachbarten Holland.

Durch eine Schiffbarmachung der Emscher würden die übrigen aus dem Lande nach Holland gehenden Produkte sowohl wie die aus Holland kommenden Waren für ein sehr mäßiges Geld hin und her gebracht, und dadurch nicht nur der Preis der fremden Waren sehr vermindert, sondern auch das Commercium in der Grafschaft Mark und in den clevischen Städten, besonders Wesel, Duisburg, Orsoy, Ruhrort, von wo die Waren jetzt mit großen Kosten zu Lande nach hier gebracht werden, in einem weit blühenderen Zustand gesetzt werden.

Daß von Oven mit diesen Worten richtig die Bedeutung der Emscher als Handelsweg für den Verkehr mit Holland bezeichnet, wird uns eine Betrachtung der Handelsbeziehungen zwischen Holland und Cleve-Mark klar vor Augen stellen.

Lebhafte Handelsbeziehungen verbanden die Niederlande mit den benachbarten preußischen Provinzen. Die Holländer führten fast konkurrenzlos Kaffee, Tee, Fische und Wolle ein, während sie in der Hauptsache die Produkte der westfälischen Industrie, Kohle, Holz, Eisen und Textilwaren dafür aufkauften. Vermittler dieses Handels waren besonders die clevischen Städte Wesel und Duisburg, die ihre Bedeutung als Durchgangsstation dem Notbehelf des Landtransportes verdankten; hier verließen die Waren den Rhein, um per Achse ins Innere gebracht zu werden. Seit den fünfziger Jahren aber war der Zwischenhandel der Weseler und Duisburger Kaufleute zurückgegangen, da die märkischen Städte nach und nach direkte Verbindungen mit Holland unter Aus-

schaltung der Weseler Spedition angeknüpft hatten[91]). Um ihre alte Bedeutung wieder zu erlangen, konnte ihnen eine Schiffahrt auf der Emscher von großem Nutzen sein. Denn durch eine schiffbare Emscher wurden die Waren, die jetzt entweder von Wesel aus oder sogar an Wesel vorbei auf Landwegen ins Innere gingen, wieder auf den Rhein gezogen und stromaufwärts bis Orsoy und Ruhrort gebracht, wodurch diese Städte in einen „weit blühenderen Zustand gesetzt" würden. Daß dieser lange Wasserweg die Preisgestaltung außerordentlich günstig beeinflussen mußte, war ohne weiteres ersichtlich.

Aus diesem von dem weiten Blick des von Oven zeugenden Argument erhellt ferner noch die interessante Tatsache, daß von Oven an keinerlei Monopol für bestimmte Ausfuhrwaren auf der Emscher gedacht hatte. Dadurch unterschied sich sein Plan vorteilhaft von den bisherigen Ruhrprojekten, bei denen von Anfang an das geforderte ausschließliche Schiffahrtsrecht für ganz bestimmte Waren der Verwirklichung hindernd im Wege gestanden hatte. Von Oven hatte von vornherein eine allgemeine Schiffahrt auf der Emscher beabsichtigt, die auch alle übrigen Landesprodukte umfaßte, wobei u. a. ihn besonders der Gedanke leitete, daß „der Holzhandel von hier aus ins Clevische und andere Orte mit großer Erleichterung der bisher erforderlichen Fuhrlohnskosten sehr befördert werde".

In einem letzten Punkt kommt wieder das lokale Interesse zu Wort, wenn der Gerichtssekretär darauf hinweist, daß der hiesigen Jurisdiktion ein besonderer Vorteil durch die Anlage eines Kohlenmagazins erwachsen würde, das etwa in der Gegend der neu angelegten Kohlenfuhrstraße, wo jetzt die Brücke über die Emscher passiert wird, errichtet werden müßte. Er versprach sich von dieser Niederlage eine Hebung der Bevölkerungsziffer durch Ansiedlung längs der Kohlenstraße, die „Niederlage würde von Tag zu Tag zunehmen, angebaut und volkreicher gemacht werden".

So einleuchtend die Vorteile einer schiffbaren Emscher für den Gesamthandel und besonders für die märkische Ausfuhr — im großen gesehen — auch waren, wie überzeugend von Oven sie darzustellen sich bemüht hatte, für das Regierungsunternehmen, den Transport nach der Gahlenschen

---

[91]) Vergl. Kliche, S. 41.

Niederlage, hätte ihre Verwirklichung den sicheren Ruin bedeutet. Bei dem Interesse des Generaldirektoriums für dieses Unternehmen war zu erwarten, daß Berlin sich allen Neuerungen gegenüber, die jener Niederlage Abbruch tun konnten, von vornherein skeptisch verhalten würde.

Von Ovens Einsicht hatte diese Schwäche seines Planes richtig erkannt. Indem er Berlin offen auf diesen Nachteil hinwies, „die Niederlage zu Gahlen würde nun zwar hierdurch einigermaßen in Abnahme geraten", nahm er zugleich durch geschickte Argumentation diesem Mangel seine Schärfen. Der Gahlensche Kohlenweg sollte seine Bedeutung für die Ausfuhr nach Osten, speziell ins Münsterische behalten. Die vom Rhein weiter entfernt und näher der Lippe zu liegenden wenigen Orten wie Schermbeck usw. könnten gleichwohl auf dem bisherigen Landweg weiterhin mit Kohlen versorgt werden. Auch die Schmiedekohlen, die ins Münsterische verhandelt würden, könnten auf derselben Straße künftig noch verfahren werden. Was er an Beziehungen nach Westen hin durch die Emscherlinie einbüße, werde wett gemacht durch den großen Vorteil, der ganz augenscheinlich dem größten und volkreichsten Teil des clevischen Landes und der Grafschaft Mark zuwachse.

Nachdem von Oven den Plan entwickelt, seine Vor- und Nachteile ausführlich dargelegt hatte, streifte er zuletzt kurz die technische Seite des Projektes. Hierbei entwarf er ein Bild unseres Flusses, das sich von dem uns durch Reichardt bekannten nicht unterscheidet. Während aber Reichardt aus — wenn auch vielleicht unbewußter — Voreingenommenheit gegen den Plan einer schiffbaren Emscher betonte, daß der Charakter des fraglichen Wasserlaufes eine Schiffbarmachung unmöglich mache, hielt von Oven sie soweit für möglich, daß die Emscher wenigstens mit ‚mittelmäßigen Schiffen oder Achen" befahren werden könnte.

Die eigentliche Art und Weise, wie die Schiffbarmachung bewerkstelligt werden könne, zu bestimmen, maße er sich nicht an, da solches eine Sache der „Wasserwerksverständigen" sei. Nach seiner geringen Einsicht aber dürfte, wenn zuvor die nötigen Arrangements mit den benachbarten kurkölnischen und essenschen Obrigkeiten getroffen, nur erforderlich sein, bei niedrigem Wasserstand den Fluß — der nirgends „felsich" sei — an flachen Stellen in gehöriger Breite auszutiefen. An seinen Ufern müßten zur Behinde-

rung des oftmaligen Austretens[92]) mäßige Wälle aufgeworfen und hier und da die nötigen Schleusen angelegt werden. „Und da derselbe an verschiedenen Orten in die Krümme fließet, so möchte er zu mehrerer Bequemlichkeit gerade durchgegraben werden, was umso weniger Schwierigkeiten findet, da der Fluß an den meisten Orten über Brüche und Gemeinheitsgründe fließet".

Diese letzte Bemerkung von Ovens verrät den Juristen, der auch nach dieser Seite hin das Für und Wider seines Projektes erwogen hatte.

Eine Begradigung des Flußlaufes, wie von Oven sie bei der Emscher als notwendig erachtete, war nur möglich durch Hergabe mehr oder weniger großer Streifen Landes auf beiden Uferseiten. Nach deutschem Recht waren nun zwar die Ufer öffentlicher Flüsse Regalien[93]), sie brauchten aber nicht immer Eigentum des Staates zu sein, sondern waren oft, besonders an nicht schiffbaren Flüssen wie die Emscher, Eigentum der anliegenden Grundbesitzer. Diese konnten trotz des Regals, das vornehmlich in der landesherrlichen Aufsicht über die Ufer bestand, nicht zur entschädigungslosen Abtretung des für einen Durchstich benötigten Landes gezwungen werden, man hätte ihnen für ihre Einwilligung eine angemessene Entschädigung zahlen müssen. Es war daher ein glücklicher Umstand für von Oven, daß die Emscher an den meisten Orten über Brüche und Gemeinheitsgründe floß, d. h. daß die Ufer der Emscher zum größten Teil nicht Privateigentum, sondern Gemeindeeigentum waren, was die Schwierigkeiten bei einer tatsächlichen Ausführung um ein Bedeutendes vermindern mußte.

Wenn wir rückblickend die von Ovenschen Darlegungen überschauen, fällt uns auf, daß bei der im großen und ganzen ausführlichen Darstellung des Projektes ein Punkt nicht erwähnt ist, der ausschlaggebend für das Gelingen war, die Kostenfrage. Wer das Unternehmen finanzieren würde, aus

---

[92]) An anderer Stelle seines Schreibens hatte von Oven schon darauf hingewiesen, daß der Fluß in seinem jetzigen Zustand mehr Schaden als Vorteil bringe, „indem er bei dem geringsten etwas anhaltenden Regenwetter aus seinen Ufern tritt und durch viele unzeitige Ueberschwemmungen, die selbst zur Sommerzeit vorkommen, die anliegenden Gründe, Felder und Weiden unter Wasser setzt".

[93]) Vergl. v. Cancrin, Abhandlungen von dem Wasserrecht, Abhandlung 14, § 29.

welchen Fonds die Hilfsmittel fließen sollten, darüber machte von Oven in seiner Eingabe keine Mitteilung[94]). Daß er, während er alle übrigen Fragen behandelte oder sie wenigsten berührte, diesen wichtigen Punkt übergeht, ist dahin zu erklären, daß er von vornherein an staatliche Subvention gedacht hatte, an Förderung und Hilfe durch die Regierung[95]), wie solche auch dem Gahlenschen Unternehmen zuteil geworden war.

Bestätigt wird diese Annahme ferner durch den Umstand, daß von Oven sein Projekt in den einleitenden Sätzen als einen wertvollen Beitrag zur Durchführung des königlichen Meliorationsplanes hinstellte, wodurch es in ein ganz neues Licht rückte: ein Vorschlag konnte des königlichen Interesses sicher sein, wenn durch seine Ausführung ein Schritt zur Lösung des Siedlungsproblems hier im Westen getan wurde. War doch gerade die innere Kolonisation auch seiner westlichen Provinzen dem König seit 1763 Gegenstand eifriger Sorge. Zur besseren Würdigung des von Ovenschen Gedankens müssen wir kurz auf die Bevölkerungspolitik Friedrichs II. hier im Westen eingehen.

Schon im ersten Jahrzehnt seiner Regierung hatte Friedrich durch Anfragen[96]), ob etwa in den westlichen Provinzen Mangel an Acker- und Arbeitsleuten bestehe, gezeigt, daß er in dieser Hinsicht anders dachte als sein Vater, der in einseitiger Einstellung zum Osten in der Grafschaft Mark um Leute, „die Ackerbau und Viehzucht verständen", nach dem Osten hatte werden lassen[97]). Vor allem nach dem siebenjährigen Krieg wandte sich des Königs Sorge der An-

---

[94]) Hegler stellt es in seiner Einleitung zu dem Quellenabdruck so dar, als wenn eine Gesellschaft das Unternehmen finanzieren sollte. Diese Ansicht ist völlig irrig, das Original der v. Ovenschen Eingabe von 1767 erwähnt nichts von einer Gesellschaft. Erst bei der Wiederaufnahme seines Planes 1773 hatte v. Oven eine Gesellschaft gegründet, welche die Kosten der Schiffbarmachung tragen wollte. Hegler hat diese Kompagnie von 1773 schon als 1767 vorhanden angenommen.

[95]) Diese Annahme wird bestätigt durch eine Aeußerung v. Ovens selbst, die er bei den Verhandlungen von 1774 Bernuth gegenüber machte: „Da der Hof ehemals das Werk nicht auf königliche Kosten unternehmen lassen wollte, weil die Kosten gegenüber dem Vorteil für gar zu hoch gehalten wurden, wie kann man denn jetzt, wo die Kompagnie die Sache auf eigene Kosten übernehmen will, den Vorteil für so hoch halten?" (Schreiben v. 21. II. 1774).

[96]) Vergl. Scotti: II Nr. 1347, 1522.

[97]) Vergl. Lampp, S. 56.

setzung neuer Familien in den westlichen Provinzen zu. Ein Edikt von 1764 [98]) befahl den Grundherren, in Jahresfrist die seit Kriegsausbruch verwaisten Höfe wieder mit tüchtigen Wirten zu besetzen. Die Androhung von 1000 Rtlr. (!) verlieh dem Befehl den nötigen Nachdruck. An die Behörden erging strenge Weisung, sein Werk tatkräftig zu unterstützen. Besonders sollten sie die Auswanderung der von den Regimentern freikommenden Untertanen verhindern. 1766 suchte von Hagens Initiative in den wüsten Feldmarken um Unna und Bochum — also in nächster Nachbarschaft von v. Oven — neue Kolonistendörfer anzulegen, sich dabei ausdrücklich auf die Intention seines Königs stützend, „weil Höchst Selbst die Anlage verlangen, geben wir Euch hierdurch auf, nicht allein bei den bemelten Städten, sondern auch sonst in beiden Provinzen gründlich zu erwägen, wo etwa noch mit Nutzen Dörfer anzulegen, und alles nur mögliche, ohne Euch deshalb an nichts bedeutende Einwendungen zu kehren, sogleich zur Erreichung solcher Absicht anzuwenden und darüber gründliche und pflichtmäßige Vorschläge zu tun“ [99]). Und noch in seiner Instruktion für die am 1. Juni 1767 [100]) — also gut einen Monat vor der Eingabe des Ovenschen Planes — in Hamm errichtete besondere Verwaltungsbehörde für die Grafschaft Mark hatte Friedrich II. ihr als Aufgabe u. a. bezeichnet: Vermehrung der Untertanen, Sorge für Handel und stärkeren Anbau auf dem platten Lande.

Auf diese Absicht und Pläne des Königs spielte von Oven an, wenn er erklärte, er erkühne sich, Seiner Majestät Vorschläge zu machen, durch deren Ausführung nicht nur ein mehrerer Anbau in seinem Distrikt und überhaupt die Wohlfahrt eines jeden Eingesessenen befördert werden könnte, sondern die zum größten Vorteil mehrerer Untertanen und besonders des clevischen Landes gereichen. Ein äußerst geschickter Schachzug ist es, daß er dabei zur näheren Illustration und stärkeren Empfehlung seines Planes auf seine in der Siedlungsfrage erzielten Erfolge hinweist.

„Seit ich in Euer Majestät Diensten stehe, habe ich mich bestrebt, den mir anvertrauten Distrikt in einen besseren Zustand zu bringen und E. M. Intention gemäß den neuen Anbau und die Ansetzung mehrerer Familien zu fördern.

---

[98]) Vergl. Scotti III, Nr. 1832.
[99]) Vergl. Meister, Friedrich d. Gr. und — S. 150.
[100]) Vergl. Möller, Geschichte der Hauptstadt Hamm, S. 151.

Es ist mir gelungen, in dieser Jurisdiktion binnen fünfzehn Jahren 17 Häuser auf solchen Gründen, wo sonst keine Häuser gestanden, anzubauen und mit Haushaltungen zu besetzen."

Aus diesen Worten spricht das stolze Bewußtsein eines preußischen Beamten, in Gehorsam gegen seines Königs Intention an seinem bescheidenen Platz, „in dieser kleinen Jurisdiktion", Aufbaudienst am Staat geleistet zu haben. Der Gehilfe — denn Gehilfen waren für Friedrich d. Gr. seine Beamten vom ersten Kammerpräsidenten bis zum letzten Gerichtsschreiber — des ersten Staatsdieners macht nach fünfzehnjähriger treuer Pflichterfüllung seinem König Meldung über das Resultat seiner Arbeit. Aus dem Bewußtsein, seine Pflicht getan zu haben, schöpft er den Mut, seine Vorschläge einzureichen, um „zur Fortsetzung der Verbesserung das Seinige beizutragen". Dieser Rapport des märkischen Gerichtsschreibers und Steuereinnehmers an seinen König ist ein beredtes Zeugnis dafür, daß das Ethos des preußischen Beamtentums auch im Westen lebendig geworden. Es war Friedrich d. Gr. in 25jähriger Regierungszeit gelungen, auch die Untertanen seiner westlichen Gebiete, den letzten kleinen Subalternen mit seinem Staate zu verbinden. Friedrichs II. Regierung war für die westfälischen Provinzen „die starke Klammer geworden, die diese vorgeschobene Posten in die Interessen des Gesamtstaates hineinzog" [101]).

Wenn wir freilich betrachten, was von Oven als positives Ergebnis seinem König berichtet, so können wir uns heute kaum eines Lächelns erwehren.

Innerhalb von fünfzehn Jahren 17 Häuser errichtet und mit Haushaltungen besetzt zu haben, will uns nicht als sonderlich große Leistung erscheinen. Jedoch eingestellt in die damaligen Wohnungs- und Bevölkerungsverhältnisse der Grafschaft Mark erhält diese Zahl erst den richtigen Wert.

Eine Stadt wie Ruhrort, auch in jener Zeit schon als Umschlag- und Zollstätte von Bedeutung, zählte 1765 nur 515 Häuser, Orsoy hatte noch 1784 nur 213 Häuser und 927 Einwohner. Die Einwohnerzahl von Hamm und Unna betrug noch zur selben Zeit keine 1800 [102]). Im Jahre 1765 hatten die märkischen Städte gegenüber 1756 infolge Verlust oder Abwanderung im siebenjährigen Krieg ein Minus von 3398

---

[101]) Vergl. Meister, Friedrich d. Gr. und — S. 152.
[102]) Vergl. Büsching, Erdbeschreibung VI, S. 49—55.

Personen, und in der Nachbarprovinz Cleve fehlten gegenüber dem Bestand bei Ausbruch des Krieges 1784, also nach fast dreißig Jahren, noch 330 ziegelbedeckte Häuser[103]). Indem diese Zahlen ein deutliches Bild von der Größe der märkischen Städte und ihrer Bevölkerungsdichte geben, lassen sie zugleich erkennen, daß unter so gearteten Verhältnissen der Anbau von siebzehn Häusern eine Leistung darstellt, die noch an Wert gewinnt, wenn wir das enge Aktionsfeld eines Gerichtssekretärs in Erwägung ziehen. Bei der von Oven anvertrauten Distrikt handelte es sich um die Jurisdiktion Eickel, die zum Amt Blankenstein gehörte[104]). Sie umfaßte den Rittersiaz Dorneburg, das Kirchdorf Eickel und drei Bauerschaften[105]). Siebzehn Häuser, die nach und nach während fünfzehn Jahren in diesem ländlichen Bezirk gebaut waren, stellten schon eine stattliche Kolonie dar, auf die ihr Schöpfer mit Recht stolz sein konnte.

Eine bessere Gelegenheit, sich in Berlin vorteilhaft einzuführen, als durch diesen Hinweis auf seine im Siedlungswesen erzielten Erfolge, war für von Oven und seinen Plan kaum denkbar.

Am 11. Juli war die Eingabe von Ovens nach Berlin abgegangen. Schon zehn Tage später, am 21. Juli, also unmittelbar nach ihrem Eintreffen[106]), ließ das Generaldirektorium eine Abschrift der Ovenschen Vorschläge der Regierung zu Cleve zugehen. Da Berlin kaum einen Monat vorher die Schiffbarmachung der Emscher auf Grund des clevischen Kammergutachtens hatte ablehnen müssen, forderte man nur Bericht darüber, ob diese Vorschläge dagegen, wie sie angerühmt werden, faisable und die Kosten den daraus zu erhoffenden Nutzen nicht übersteigen möchten.

Einen Monat nach Abgang des Ovenschen Planes nach

---

[103]) Vergl. Weddigen, Westf. Magazin, S. 196, S. 256.

[104]) Dieses Eickeler Jurisdiktionsgericht, das seit 1690 bestand, wurde von Napoleon I. 1811 aufgehoben. Den Vorsitz dieses Gerichtes führte der Besitzer des Hauses Dorneburg; kleinere Streitsachen wurden vom Gerichtsherrn selbst erledigt, sonst stand ihm ein geschulter Jurist als Jurisdiktionsrichter zur Seite. 1773 bekleidete das Amt des Eickler Jurisdiktionsrichters der Gerichtsassessor Natorp vom Landgericht zu Bochum. (Vergl. Hegler, S. 69).

[105]) Vergl. Büching VI, S. 88.

[106]) Die Reise Cleve—Berlin dauerte gewöhnlich 10 bis 14 Tage.

Cleve, am 20. August, gab die Kammer endlich ihr Gutachten nach Berlin:

„Unseren Pflichten nach müssen wir gestehen, daß alle die von v. Oven angezeigten Vorteile aus der Schiffahrt auf der Emscher erfolgen können, sie setzen aber voraus, daß dieser Fluß erst schiffbar gemacht werden müsse".

Mit Bezugnahme auf die schon in ihrem Gutachten vom 9. Juni dargelegten Schwierigkeiten hielten sie dafür, daß auf eine Art die Schiffahrt auf der Emscher nicht faisable zu machen ist.

Für unser Thema ist dieses Kammergutachten deshalb von Bedeutung, weil in ihm die Regierungsbehörde die Notwendigkeit der Emscherschiffahrt, ihre Zweckmäßigkeit und Rentabilität für die Grafschaft Mark zugesteht, dadurch sich in Gegensatz zu der Ansicht des Finanzrats Reichardt setzend, der im besten Fall nur ein geringes Commercium prophezeit hatte. Dieses an sich günstige Urteil der clevischen Kammer über die Ovensche Idee als solche mußte aber praktisch ohne Auswirkung bleiben, da die Kammer hartnäckig auf ihr einmal abgegebenes Urteil in der technischen Frage bestand. Schroff stand hier die Ansicht des Sachverständigen Bilgen der „unmaßgeblichen Meinung" des Laien gegenüber. Da ersterer sein Urteil nicht revidierte, mußte der ganze Plan fallen.

Auf den Kopf des Originalaktenstückes der clevischen Kammer vom 20. August schrieb Reichardt: „Sie hat den von Oven also dahin deutlich wegen seines übergebenen Projektes zu bescheiden."

Am gleichen Tage [107]) teilte von Hagen der Kammer zu Cleve mit, daß man es dabei allergnädigst bewenden lasse, da wegen der Schwierigkeiten auf die Vorschläge nicht zu reflektieren stünde. Nur sollten sie den von Oven gründlich bescheiden.

Dieser Bescheid erging unter dem 25. September 1767, der als Schlußstück unserer Darstellung wörtlich hier folgen möge:

An den Steuereinnehmer von Oven
zu Eickel!

Es können zwar alle diejenigen Vortheile aus der Schiffbarmachung der Emster entstehen, welche der Steuereinnehmer v. Oven bey Hofe angezeiget und uns mittelst Rescripti

[107]) Schreiben, datiert: Berlin, den 8. September 1767.

Clementissimi vom 21. Juli bekannt gemacht worden, wenn der Fluß erst würklich schifbar gemacht worden, dagegen finden sich aber so viele Schwierigkeiten, welche die Reussité dieses Unternehmens unsicher und die Vortheile ungewisser machen, daß Sr. Königl. Majestaet per Rescriptum Clementiss. vom 8. hujus declariret haben, wie dahero auf des p. von Oven Vorschläge nicht zu reflektieren stünde, wonach derselbe also hiermit beschieden wird.

Cleve, den 25. Sept. 1767

Königl. Preuß. Clev.-Märkische Kriegs- und Domainen-Kammer.

v. Werde, Lilienthal, Kummer, Orlich.

## 7. Kapitel

### v. Ovens zweites Projekt (1773)

Alle seit den dreißiger Jahren unternommenen Versuche, die natürlichen Ausfuhrwege der Grafschaft Mark, Lippe, Emscher, Ruhr, Schiffahrtszwecken dienstbar zu machen, waren gescheitert. Den dringendsten Bedürfnissen suchte seit 1766 der Gahlensche Kohlenweg abzuhelfen. Der Mißerfolg dieses Unternehmens, das seiner Natur nach scheitern mußte, forderte immer lauter eine endgültige Lösung der Absatzfrage. Dieser Lösung suchte die märkische Bergbehörde, vielleicht durch die Erfolge im benachbarten Stift Werden ermutigt [108]), dadurch näher zu kommen, daß sie im Jahre 1770 den Gedanken der Ruhrschiffahrt wieder aufnahm. Nach langen Verhandlungen zwischen Unternehmern, Preußen und den benachbarten Ruhrstaaten war im Sommer 1771 ein Kontrakt vom König unterzeichnet worden, demzufolge die Gesellschaft Elsbruch & Co. im Frühjahr 1772 mit 25 Schiffen den Transport der Kohlen ruhrabwärts ins Ruhrorter Magazin

---

[108]) Ein Tuchfabrikant Engels in Kettwig hatte 1769 dem Abt zu Werden Pläne vorgelegt, die dahin zielten, durch eine Ruhrschiffahrt die Kohlenbergwerke des Stiftes zu erschließen. Der Abt trat der 1770 von Engels gegründeten Gesellschaft bei. Bei Kettwig wurde ein Magazin angelegt, von dem aus die Kohlen nach Berg, Jülich und Holland transportiert wurden. Nach dem Tode des Abtes Anselm trat dessen Nachfolger aus der Kompagnie aus, einige Hauptaktionäre gerieten in Schwierigkeiten, so daß das Unternehmen einging. (Vergl. Rautert, S. 8 ff.).

begann [109]). Der Landtransport nach der Lippe geriet dadurch vollends in Verfall. Das für die Provinz Cleve bestimmte Quantum Kohlen wurde nun ebenfalls auf der Ruhr nach Ruhrort geschafft. Dieses endlich geglückte Unternehmen auf der benachbarten Ruhr rief von Oven wieder auf den Plan. Im Februar 1773 reichte der nun „ehemalige" Steuereinnehmer seine „nochmaligen alleruntertänigsten Vorschläge wegen Schiffbarmachung der Emscher" an den König ein [110]).

Die Verhältnisse hatten sich für das Emscherprojekt seit 1767 nur noch günstiger gestaltet. Eine Beeinträchtigung des staatlichen Unternehmens nach Gahlen durch eine schiffbare Emscher stand nicht mehr zu befürchten: die dortige Niederlage war längst aufgehoben. Andererseits sahen sich aber diejenigen Zechen, die bisher auf dem Gahlenschen Kohlenweg ihre Kohlen ausgeführt hatten, der Absatzmöglichkeiten beraubt. Für die Gruben in dem Gebiet zwischen Bochum, Hörde, Castrop und Wanne erschien die Emscher als die geeignete Absatzstraße, sie mußte sich geradezu als Ausfuhrweg wieder aufdrängen.

Von Oven legte nun in seiner Eingabe dar, daß zwar seit dem abschlägigen Bescheid vor sechs Jahren in der Kohlenausfuhr eine Aenderung durch die Ruhrschiffahrt eingetreten sei, diese aber den Bedürfnissen nur zum Teil gerecht werden könne.

Die der Ruhr am nächsten liegenden Kohlenzechen hätten nun zwar Gelegenheit bekommen, ihre Kohlen zu beditieren, „dahingegen die vielen ergiebigen Zechen, die mehr nordwärts liegen und ehedem zu dem Landtransport nach Gahlen großenteils dekliniert gewesen, bei der jetzt cessierenden Landfuhre wegen ihrer Entlegenheit von der Ruhr und der dazwischen liegenden großen, nicht zu passierenden Berge und Felsen nunmehr gänzlich unbearbeitet bleiben müssen. Wenn auch die angefangene, weit schwieriger erschienene Schiffahrt auf der Ruhr einen glücklichen Fortgang behalten sollte, würde es nichtsdestoweniger der Mühe verlohnen, und zu mehrerer Ausbreitung des Commercii, zur Vermehrung der landesherrlichen Revenuen und zur wahren Wohlfahrt eines großen Teils der Untertanen gereichen, wenn mit der Emscher ein gleichmäßiger Versuch gemacht würde,

---

[109]) Vergl. Kliche, S. 82 ff.

[110]) Die folgenden Ausführungen stützen sich auf die Akten des Stadt-Archivs zu Wanne-Eickel, die noch nicht numeriert sind.

dieselbe in einen der Größe des kleinen Flusses gemäßen schiffbaren Stand zu setzen, was, der anscheinenden Schwierigkeiten ungeachtet, obgleich kostbar, dennoch nicht für unmöglich gehalten wird."

Hiermit berührte von Oven sogleich den Angelpunkt seines Unternehmens, die Kostenfrage. Belehrt durch die vor sechs Jahren gemachten Erfahrungen dürfte er durch das Ruhrunternehmen auf den Weg gewiesen worden sein, den er gehen mußte, wollte er mit einiger Aussicht auf Erfolg seinen Plan nochmals aufnehmen. Auf seine Initiative hin hatte sich eine Gesellschaft gebildet, die auf eigene Kosten gegen Gewährung bestimmter Privilege die Schiffbarmachung des Flusses und den Kohlentransport übernehmen wollte. Als Sprecher dieser — um einen modernen Ausdruck zu gebrauchen — Reederei- und Transportgesellschaft tritt ihr Urheber im ganzen Verlauf der Verhandlungen auf.

Die Tatsache, daß eine Gesellschaft hinter von Oven stand, konnte auf die Einstellung des Fiskus dem Projekt gegenüber nur günstig wirken. Gehörte es doch zu den Methoden des merkantilistischen Staates [111]), derartige Projekte durch Unternehmer und Gesellschaften ausführen zu lassen. Dadurch blieb ihm einmal jedes Risiko erspart, dann aber bürgte das in das Unternehmen gesteckte Privatkapital für eine gute Ausführung. Allerdings war es immer ein Nachteil, daß durch die Erteilung von Privilegen an einzelne Wenige der Nutzen für die Allgemeinheit sehr geschmälert wurde.

Die von Ovensche Gesellschaft, von deren Mitgliedern uns außer von Oven nur noch ein Kaufmann aus Schwelm namens Sternenberg bekannt ist, beabsichtigte, einen Handel mit inländischen Steinkohlen nach Holland und in sonstige fremde Lande anzulegen, sie zu Lande bis an die Emscher und, wenn ihre Schiffbarmachung glücken sollte, von dort auf den Rhein und weiter außerhalb des Landes verfahren zu lassen. Außer auf die schon erwähnte Absatzmöglichkeit für die Zechen des Emscherdistriktes wies von Oven bei der Darlegung der Vorteile u. a. auf das zur königlichen Kasse fließende Plus hin, das durch Steigerung der Einnahmen aus

---

[111]) Friedrich II. schrieb 1750 an seinen Pariser Gesandten: „Was uns hauptsächlich fehlt, sind Leute, die geeignet wären, sich zu einer Handelsgesellschaft zusammen zu schließen". (Vergl. Koser, Bd. II, S. 190).

dem Kohlenzehnten und der Rheinzollgefälle[112]) erzielt würde. Um einem evtl. Protest der Ruhrschiffahrtsunternehmer die Spitze abzubrechen, betonte die Gesellschaft, daß ihr Unternehmen in keiner Weise eine Konkurrenz der Ruhrschiffahrt darstelle. Sie mache sich verbindlich, nicht das Allergeringste von solchen Steinkohlen in clevischen oder anderen königlichen Provinzen außerhalb der Grafschaft Mark zu verkaufen, mithin den Entrepreneurs, die den Kohlentransport für das clevische Land auf der Ruhr unternommen, auf keinerlei Weise Eingriff zu tun. Aber auch hinsichtlich des Handels mit dem Ausland konnte das geplante Unternehmen keine Konkurrenz für die Ruhrschiffahrt bedeuten; denn beide Unternehmen zusammen seien nicht vermögend, so viel Kohlen abzuliefern, als in den holländischen und andern fremden Ländern, die bisher aus England mit Kohlen versehen, abgesetzt werden können. Die Gesellschaft behielt sich vor, falls der König die Probefahrt auf der Emscher gestatte, näher zu „remonitrieren", auf welche Weise sie die Schiffbarmachung und die anzulegende Kohlenhandlung gegen die vom König allergnädigst zu verwilligenden Freiheiten auf ihre eigenen Kosten zustande bringen wollte.

Am 18. Februar hatte von Oven sein Gesuch nach Berlin gesandt, schon am 2. März erging eine Abschrift an die Regierung zu Cleve mit der Aufforderung, darüber gutachtlich zu berichten. Das Interesse der Berliner Zentrale, das sich in dieser schnellen Beantwortung der Eingabe kundgibt[113]), erklärt sich aus einer Neuerung im Generaldirektorium, durch die alle mit dem Bergwesen zusammenhängenden Fragen eingehender Prüfung unterzogen wurden.

Während bisher das Bergwesen einer Provinz dem betreffenden Provinzial-Departement im Generaldirektorium unterstand und dadurch eine etwas stiefmütterliche Behandlung erfahren hatte, war durch die Kabinettsordre vom 9. Mai

---

[112]) Von den 45 Rheinzollstätten, die sich zwischen Straßburg und dem Meer befanden, waren sechs preußische, zu Ruhrort, Orsoy, Rees, Emmerich, Lobith und Malburgen. (Vergl. Gothein, Rheinische Zollkongresse, ferner R. Roden, Kurz gefaßte Nachricht von dem Finanzwesen, in Preuß., Friedrich d. Gr., Bd. IV, S. 452).

[113]) Bei günstigenfalls zehntägiger Dauer der Reise Cleve—Berlin konnte v. Ovens Eingabe am 28. Februar in Berlin sein. Zwei Tage später ging das Antwortschreiben an Cleve ab!

1768[114]) ein besonderes Berg- und Hüttendepartement eingerichtet worden, um diesem Zweig der Industrie unter einheitlicher Leitung besondere Pflege und Aufmerksamkeit zuteil werden zu lassen. Dieses Departement mußte alle Vorschläge zur Hebung der märkischen Kohlenausfuhr, ohne die eine Aufwärtsentwicklung des dortigen Bergbaues nicht denkbar war, als seine Angelegenheit betrachten. Da sein Arbeitsfeld hauptsächlich im Westen, in der Grafschaft Mark lag, wurde diese Neuschöpfung Friedrichs d. Gr. eine Klammer, die den Westen mit der Zentrale verband. Die tüchtigsten Beamten, wie von Hagen und später Heinitz und von Stein, Männer, die sich so große Verdienste um die westlichen Provinzen erworben, gehörten diesem Departement an. Sein erster Minister wurde von Hagen; doch nach drei Jahren[115]) nahm seine Stelle der Minister von der Schulenburg ein, der zugleich wie sein Vorgänger auch an der Spitze des Provinzialdepartements, zu dem Cleve-Mark gehörte, stand und in dieser doppelten Eigenschaft an dem Emscherprojekt interessiert sein mußte[116])

Die Kammer griff in ihrer Antwort[117]) an das Generaldirektorium auf ihr Gutachten vom Jahre 1767 zurück, das auf Grund der Untersuchung Bilgens das Ovensche Projekt zum Scheitern gebracht hatte. Sie erklärte auf die darin pflichtmäßig geäußerten Sentiments sich beziehen zu müssen; indessen gegen eine Probefahrt fände sie nichts zu erinnern, sondern hielte dafür, daß sie dem von Oven wohl gestattet werden könne. Aus dieser kühl und vorsichtig abgefaßten Relation, die von sämtlichen Kammermitgliedern[118]) unterzeichnet war, erkennen wir deutlich die Stimmung der Kammer, die dem Plan ohne Interesse gegenüber stand. Man wich einer Entscheidung aus, verschanzte sich hinter das Urteil eines Sachverständigen als einer unfehlbaren Autori-

---

[114]) Vergl. Riedel, S. 97.

[115]) v. Hagen starb am 6. 2. 1771. Bei seinem Tode schrieb Friedrich d. Gr. dem Generaldirektorium, er habe an v. Hagen einen Minister verloren, dergleichen er sich viele wünsche, aber nur wenige habe; sein Andenken werde ihm immer wert und unvergeßlich bleiben. (Stadelmann, S. 235).

[116]) Ueber den Minister orientiert vorzüglich die Biographie von Rosenmöller: „Schulenburg-Kehnert unter Friedrich d. Gr.", Berlin 1914.

[117]) Schreiben, datiert: Cleve, 25. 3. 1773.

[118]) Ihre Namen sind: v. Ostau, Lilienthal, Michaelis, Bernuth, Merttens, Heimburger, Wolff, Beinom.

tät, ohne auf die einzelnen Punkte des Gesuchs überhaupt näher einzugehen. Die Probefahrt abzuschlagen hatte man umso weniger einen Grund, als die Bewilligung zu nichts verpflichtete. Dieses passive Verhalten der clevischen Regierung berührt umso seltsamer, als zwei ihrer tüchtigsten Mitglieder, der Kammerpräsident von Ostau und der Kriegsrat Bernuth hervorragenden Anteil an dem Zustandekommen der Ruhrschiffahrt gehabt haben [119]). Oder sollte gerade bei diesen prominenten Mitgliedern der Kammer der erste Eindruck die Furcht gewesen sein, es könnte dieses neue Unternehmen ihrem nach so vielen Schwierigkeiten glücklich vollendeten Werk auf der Ruhr Abbruch tun? Diese Vermutung wird nicht dadurch hinfällig, daß später v. Ostau und Bernuth, vor allem der letztere, sich eifrig für das Emscherprojekt einsetzten.

Bevor von Oven irgend eine offizielle Mitteilung über sein Projekt erhielt, deutete ihm der Gesellschafter Sternenberg die Stellungnahme der clevischen Kammer an [120]), die er durch einen Mittelsmann namens Hast erfahren hatte. Er gab seiner Freude Ausdruck, daß ihr Gesuch Eingang finde und vielleicht wenig Schwierigkeiten unterworfen sei, wenn der clevische Bericht sich wirklich so befinde, wie Hast angezeigt. Diesem solle ein „donum" versprochen werden, wenn er die Abschrift des Berichtes verschaffen könne. Eine gemeinschaftliche Besprechung der Lage hielt er für nötig. Allein da sich die Ruhrsache auch sehr drängte und „allem Anschein nach ihrem gewünschten Ziel sehr nahe ist" [121]), könne er die nächsten Wochen nicht mit ihm zusammen kommen.

Um dieselbe Zeit war Anfang April von Berlin an die Kammer zu Cleve der Auftrag ergangen, von Oven die

---

[119]) Vergl. Kliche, S. 86 und 100 ff.

[120]) Schreiben, datiert: Schwelm, 4. IV. 1773.

[121]) Danach scheint Sternenberg auch an der Ruhrschiffahrt beteiligt gewesen zu sein. Bei der in Frage stehenden Ruhrsache handelte es sich um den Schleusenbau, der sich nicht länger aufschieben ließ. Die bisherige primitive Ausführung der Schiffahrt — die Kohlen wurden bei den Schlachten von einem Schiff ins andere geladen — rentierte sich nicht, da die durch das Umladen zerbröckelten Kohlen keinen Absatz fanden. — Das gewünschte Ziel dürfte die Zustimmung von Essen und Werden zum Schleusenbau gewesen sein, die die Gesellschaft Elsbruch & Co. im Mai oder Anfang Juni 1773 erhielt. (Vergl. Kliche, S. 130).

Probefahrt zu gestatten und, wenn der erste Versuch glückte, die versprochenen näheren Vorschläge einzufordern.

Erst Anfang Mai teilte darauf die Regierung zu Cleve auf einem Stempelbogen von vier guten Groschen von Oven die königliche Erlaubnis mit, und „daß man weitere Anzeige erwarten wolle, wie die Fahrt ausgefallen, und was für nähere Vorschläge er wegen Schiffbarmachung dieses Flusses und Einrichtung eines Kohlentransportes zum auswärtigen Debit zu eröffnen hat".

Auf diese Anzeige mußte die Kammer lange warten: drei Monate vergingen, ohne daß von Oven etwas über die Probefahrt verlauten ließ oder gar nähere Vorschläge eingereicht hätte. Die Probefahrt, die Sternenberg unternehmen wollte, verzögerte sich — wie jener an v. Oven schrieb — weil der Schiffer, mit dem er die Emscher befahren wollte, vor Pfingsten nicht zu Hause war. Auch hätten sie wegen der Ueberschwemmung doch nichts ausrichten können, denn „die eigentlichen Fehler in der Emscher zu bemerken, muß der Fluß klein sein". Eine Bereisung zu Fuß hielt er für überflüssig, da sie schon im Februar geschehe, mithin, wenn was geschehen soll, muß es was rechts sein, damit man auf einmal gewahr wird, was bei der Sache zu tun sei.

Dem Generaldirektorium war dieses Tempo zu langsam; als bis Mitte Juli keine Nachricht vorlag, erging unter dem 19. Juli an die clevische Kammer ein Excitatorium, das den versprochenen Bericht verlangte. Die Kammer antwortete, daß sie, da noch kein Bericht des von Oven vorläge, jenem sogleich eine Mahnung habe zugehen lassen, die Probefahrt endlich auszuführen und darüber zu berichten [122]). Sobald der Bericht eingetroffen, würde sie sofort darüber referieren. Der Wink aus Cleve veranlaßte von Oven bei Sternenberg wegen der Probefahrt vorstellig zu werden. Dieser erwiderte [123]), er werde die Umstände des bisherigen Aufschubs mündlich ausführlich erzählen. „Doch kurz und gut, Müser ist die Haupttriebfeder", wie er ihm auch schon mündlich angedeutet habe [124]). Dennoch solle binnen vierzehn Tagen das

---

[122]) Schreiben, datiert: 3. 8. 1773.
[123]) Schreiben, datiert: Schwelm, 12. 8. 1773.
[124]) Diese Angabe ist dunkel. Da jede Handhabe fehlt, können nur Vermutungen angestellt werden. Vielleicht sollte Müser auch den Kohlentransport bis zur Emscher übernehmen, worüber Sternenberg nicht handelseinig mit ihm werden konnte.

angefangene Emscherwerk untersucht sein. Er werde den Fluß mit einem verständigen Schiffer befahren und demnächst auch einen dazu schon ausersehenen geschickten Baumeister konsultieren. Eine Anzeige nach Hofe bliebe besser auf vierzehn Tage verschoben, da man alsdann der Kammer eine Finaldeklaration vorlegen könnte.

Darauf beantragte von Oven bei der Kammer eine dreiwöchige Frist, weil die Ausarbeitung der näheren Vorschläge wegen der nötigen Korrespondenz und Unterredung zwei bis drei Wochen erfordere[125]). Die lange Verzögerung der Probefahrt erklärte er damit, daß ihm die aufgetragene Teilung des Eickeler Bruchs[126]) viel Arbeit gemacht habe. Daraus, daß von Oven sich und nicht den Gesellschafter entschuldigt, erhellt, daß er in Cleve als der Hauptleiter und Vertreter des Unternehmens galt und gelten sollte, während die wenigen uns bekannten Aeußerungen Sternenbergs schon zeigen, daß dieser als praktischer Kaufmann und Vertreter des Kapitals die eigentlichen Fäden in der Hand hielt. Sobald sich einmal das Privatkapital für das Projekt interessierte, wurden dessen Vertreter tonangebend: der Begründer der Gesellschaft, der Steuereinnehmer a. D., ist für sie nur die bei der Regierung genehme Person, die am besten die Zwischenträgerrolle übernehmen konnte.

---

[125]) Schreiben, datiert: Eickel, 31. 8. 1773.

[126]) Zu den Großtaten Friedrichs II. zur Hebung der Landeskultur zählt die nach englischem Vorbild durchgeführte sog. Gemeinheitsteilung. Unter Aufteilung der Gemeindemarken ist zu verstehen, daß jeder, der das Recht hatte, Vieh auf die gemeinen Hütungsorte zu treiben — in der Grafschaft Mark „Hudschaften" genannt, wie Anger, Brüche usw. — jetzt ein Stück Weideland ausschließlich zu seiner eigenen Nutzung — Viehtreiben, Holzfällen, Beerenlesen — erhalten sollte. Durch ein Gesetz vom 18. Juli 1765 hatte Friedrich die Teilung auch für Cleve, Mark befohlen. Aber der westfälische Bauer „in seiner schwerflüssigen, starren Art" leistete dieser Neuerung allen erdenklichen Widerstand. Mit welchen Schwierigkeiten man in der Mark zu kämpfen hatte, zeigt die Gegenüberstellung mit anderen Provinzen. So waren z. B. 1770 in der Kurmark 50, in Minden 43, in der Grafschaft Mark erst dagegen 3 Separationen erfolgt. Wenn daher v. Oven als einer der beiden Teilungskommissare versichert, die Teilung des Eickeler Bruchs verursache ihm viel Arbeit, so ist diese Angabe ohne weiteres glaubhaft. (Vergl. Schotte: Die Entwicklung der agrarwirtschaftlichen Verhältnisse in der Grafschaft Mark, in Meisters Festschrift, S. 348). — Das Eickler Bruch umfaßte außer dem Eickeler Teil eine große Fläche der Gemeinde Röhlinghausen bis nach Wanne-Bickern hinein. (Vergl. Hegler, S. 30).

Die Kammer zu Cleve hatte die erbetene Frist von drei Wochen gewährt, von Oven machte sich nun an die Ausarbeitung des Berichtes und der näheren Vorschläge, die er am 15. September an Sternenberg zur Prüfung übersandte. Dieser fand nichts daran auszusetzen. Nur könnte vielleicht noch angeführt werden, daß Kur-Köln wie auch Essen dem nützlichen Gesuch keine sonderlichen Schwierigkeiten in den Weg legen würden, weil beide Herrschaften schon vor zwei bis drei Jahren die Reinigung und Verbesserung des Stromes anbefohlen hätten. Hierdurch würde dem Hof das Gesuch nicht so schwierig gemacht, vorausgesetzt, daß es Eingang finden und nicht viel Diäten zur Einrichtung des Werkes aufgehen werden. Die Hoffnung auf gütige Einwilligung seitens Kur-Köln und Essen werde noch gestützt durch Hinweis darauf, daß beide Herrschaften auch keine eigenen Mühlen auf dem Strom hätten.

Diese kluge Anregung Sternenbergs, der als Interessent der Ruhrschiffahrt nur zu gut die Schwierigkeiten kannte, die seitens der kleinen Nachbarn zu befürchten standen, konnte von Oven nur noch in einem Anhang, den er seinem Bericht beifügte, verwerten; beide Schriftstücke sandte er am 20. September nach Cleve ab.

Der Bericht über die Probefahrt stellte fest, daß von Krange bis zur Mündung in den Rhein sechs „spezifizierte" Wassermühlen auf der Emscher sich befänden, die sich auf die Gesamtstrecke folgendermaßen verteilten:

1. Die Mühle zur Horst im kölnischen Vest Recklinghausen, im Eigentum des Freiherrn von Fürstenberg. Hier befand sich der Strom am schlechtesten beschaffen, so daß man an beiden Ufern Dämme aufwerfen mußte.

2. Die Mühle zu Vondern, die auf kölnischem Territorio lag, aber ein königlich preußisches Lehen sein sollte, Eigentümer war der Graf von Nesselrode, wohnhaft zu Grimberg in der Grafschaft Mark.

3. Die Mühle zu Overhaus, die halb auf clevischem, halb auf fürstlich essenschen Territorio liegen sollte. Zuständig sei der Freiherr von Boenen zu Berge, der zwar im Vest Recklinghausen wohnte, aber in den preußischen Provinzen verschiedene Güter besaß.

4. Die sog. neue Mühle, im Clevischen gelegen, deren Eigentümer von Oven nicht bekannt war.

5. Die Mühle zu Wietfeld, ebenfalls auf clevischem Boden, die dem Kloster Hamborn gehörte.

6. Die Rönsberger Papiermühle[127]) im Clevischen.

Bei allen Mühlen, und vielleicht auch noch an anderen Orten war die Anlage von Schleusen und Durchfahrten unbedingt erforderlich. Zudem mußten in verschiedenden Gegenden, wo das Wasser zu niedrig und die Emscher die gehörige Tiefe nicht hatte, Kribbwerk[128]) und Dämme aufgeführt und der Fluß selbst von dem Holz, Strauchwerk und den Baumstämmen, die nur den Abfluß hinderten und insbesondere der Schiffahrt „gänzlich im Wege waren", geräumt werden. Auch mußte man die zu nah an und auf dem Ufer stehenden Bäume niederlegen, damit die Pferde, welche die Schiffe stromaufwärts zogen, ungehindert auf dem Leinpfad gehen konnten.

Das in diesem Bericht niedergelegte Resultat der Probefahrt macht in seiner lückenhaften Unvollkommenheit und Kürze einen sehr oberflächlichen Eindruck. Für das Generaldirektorium war es ganz unmöglich, aus dieser schwachen Skizze irgend ein genaueres Bild über die Verhältnisse an und auf der Emscher zu gewinnen, sich über die vorhandenen Schwierigkeiten zu unterrichten und die Möglichkeit oder Unmöglichkeit einer Schiffbarmachung abzuwägen. Vor allem fehlte jede nähere Angabe über die Größenverhältnisse der Emscher, über ihre Wassermenge und ihren Charakter als Flußlauf überhaupt. Die notwendige Reinigung des Flußbettes und das Fällen der Bäume am Uferrand als zwei besondere Punkte anzuführen, wirkte geradezu lächerlich. Einzig die unter dem ersten Punkt gemachten konkreten Angaben über die Mühlen boten den Regierungsstellen eine Möglichkeit, diese hier lokal bestimmten Schwierigkeiten zu prüfen. Was konnte aber die Feststellung, daß außer bei den Mühlen „vielleicht auch noch an anderen Orten" Schleusen angelegt werden müßten, nicht noch an Hindernissen und Schwierigkeiten verbergen! Wenn daher das Generaldirektorium später diesen Bericht als zu generell bezeichnete, als daß man daraus von der Praktikabilität, die Emscher navigabel zu machen, überzeugt werden könnte, so war es mit diesem Urteil völlig im Recht.

---

[127]) Die Wasserkraft war schon in den Dienst der einziehenden Industrie gestellt. Neben der Kornmühle, die jahrhundertelang allein das Feld beherrscht hatte, erhoben sich jetzt u. a. auch die Papiermühlen, die Friedrich d. Gr. vor allem von holländischen Fachleuten anlegen ließ.

[128]) Die teuerste Art der Uferbefestigung, aus Pfählen und Packwerk bestehend.

Diesem Bericht über die Probefahrt waren die Vorschläge beigefügt, die von Oven im Namen der Gesellschaft dem „Hochpreislichen" Hoflager überreichte. In dreißig Artikeln [129]) sind die Pläne der Kompagnie, ihre Forderungen und Gegenangebote enthalten.

Die Gesellschaft will zur Aufnahme der Schiffahrt auf der Emscher und für ihr eigenes Interesse einen Handel und Transport mit inländischen märkischen Steinkohlen zum auswärtigen Debit anlegen. Die Kohlen sollen von solchen selbst zu erwählenden Bergwerken in der Gegend von Bochum, Stiepel und Hattingen genommen werden, die von der Ruhr zu weit entfernt liegen. Der Transport der Kohlen, die unterwegs von niemand unter keinerlei Vorwand „mit Arrest bestrickt" werden dürfen, soll zu Lande auf dem ehemaligen Gahlenschen Kohlenweg von den Zechen bis nach Krange an der Emscher „effektuiret" werden. Dort ist auf der Riemker Mark oder Kranger Heide [130]), wo es sich am bequemsten tun lasse, zur Aufnahme der angefahrenen Kohlen eine Niederlage zu errichten, aus der sie in die Schiffe verladen und die Emscher abwärts zum Rhein und von da in fremde Lande transportiert werden. In der Provinz Cleve will die Kompagnie mit diesen auf der Emscher verladenen Kohlen solange keinen Handel treiben, als andere Unternehmer dort das alleinige Monopol haben [131]). Bei der Mündung der Emscher in den Rhein muß die Gesellschaft ein absolut notwendiges Magazin anlegen dürfen, wo die Achen von der Emscher ausgeladen und die Rheinschiffe aus dem Magazin wieder befrachtet werden könnten.

Zur unbehinderten Durchführung des Landtransportes, der für den Notfall soviel stärker betrieben werden müsse, ist der ehemalige Gahlensche Weg bis zur Emscher in einem

---

[129]) Die Inhaltsangabe hält sich nicht an die Reihenfolge der einzelnen Punkte wie der Text sie gibt. Zusammengehöriges wurde zusammengefaßt behandelt.

[130]) Die Kranger Heide reichte von der Gemeinde Holsterhausen bis nach Wanne-Eickel. Ihren Namen trug sie nach dem nächstgelegenen Kirchdorf Krange. Doch war auch ein Teilname für das ganze Gebiet gebräuchlich; so hieß der nordwestliche Teil die Riemker Mark nach dem Ort Riemke. Im Gegensatz zum Eickeler Bruch, das in der Hauptsache aus Weidegrund bestand, trug diese Gemeindemark vorwiegend den Charakter unkultivierten Heidelandes. (Hegler, 49).

[131]) Die Gesellschaft Elsbruch & Co. lieferte kontraktlich das für Cleve bestimmte Quantum auf der Ruhr.

tüchtigen, brauchbaren Zustand zu erhalten. Zur Deckung der Unterhaltungskosten verpflichtet sich die Gesellschaft, daß von dem zu ihrem Kohlentransport benötigten Fuhrwerk an Wegegeld erlegt werden solle:

a) von einem beladenen Karren 1 Stüber [132]),
b) von einem beladenen Wagen 1½ Stüber,
c) von einem Treiberpferd ¼ Stüber.

Leere Pferde und Geschirre, die zum Transport erforderlich sind, sollen den Weg frei passieren. Jedes andere, beladene oder unbeladene, in- oder ausländische Fuhrwerk, das diesen Weg ganz oder zum Teil passiert, — es möge mit Kohlen oder anderen Sachen beladen sein — müßte auf königlichen Befehl hin zur Unterhaltung des Weges ein billiges, etwa auf 1 Stüber für jedes Pferd zu bestimmendes Wegegeld erlegen. Von dieser Abgabe sollen frei bleiben die Kutschen und Chaisen sowie das Privatfuhrwerk der adeligen Häuser, wenn es sich vermittelst „produzierenden originalen Scheins" der Herrschaften legitimieren kann. Die einkommenden Gelder werden jährlich nach Proportion an die Gemeinden abgeführt, unter die schon vor einigen Jahren der Weg aufgeteilt worden war. Diese sind durch die Beamten mit äußerstem Nachdruck anzuhalten, den bereits sehr verdorbenen Weg sofort wieder herzustellen und instand zu halten; ebenso würden die Kreis- und Steuereinnehmer der angrenzenden Distrikte gemessenst anzuweisen sein, auf jedesmalige Anzeige und Requisition der Gesellschaft hin die Untertanen sofort zur Ausbesserung der schadhaften Stellen bei Strafe des Ungehorsams anzuhalten.

Weil nun diese Schiffbarmachung und die Errichtung der Kohlenhandlung einen großen „hazard" und starke Geldanlage erfordere, und um zu verhindern, daß dieses Unternehmen gleich wieder durch andere verdorben würde, verlangt die Gesellschaft für sich und ihre Nachkommen ein „Privilegium exclusivum" auf vierzig nacheinander folgende Jahre. Durch dieses ausschließliche Vorrecht hätte der König zugleich auch für seine Nachfolger der Gesellschaft die Versicherung zu erteilen, daß während der vierzig Jahre sich niemand, wer er auch sei, unter welchem Vorwand es auch nur sein möchte, unterstehen solle, ohne Bewilligung der Gesellschaft mit Steinkohlen den Emscherstrom herabzufahren, bei Strafe, daß der oder die Uebertreter des Schiffs und

---

[132]) 1 Stüber = 12 Pfg., 60 Stüber gingen auf 1 Rtlr.

der Ladung zum besten der Gesellschaft für verlustig erklärt sein sollen. Die benachbarten Polizei- und Justizbeamten müßten samt und sonders ernstlich angewiesen werden, auf Anzeige der Gesellschaft hin ihr sofort mit Nachdruck zu assistieren, die Uebertreter nebst Schiff und Ladung zu arretieren und der Gesellschaft den „Effekt des Privilegii angedeihen zu lassen". Damit bei vorkommenden Kontraventionsfällen niemand mehr Unkenntnis vorschützen könne, fordert die Gesellschaft unentgeltliche Bekanntmachung des Privilegs in den „Duisburger wöchentlichen Anzeigen". Außer diesem Handel mit Kohlen, deren Preis ab Zeche für vierzig Jahre nicht erhöht werden dürfte, müsse ihr auch der Handel mit Holz, Holzkohle und anderen erlaubten Waren stromauf- und -abwärts freistehen, was ja auch anderen Leuten gegen Zahlung des geforderten Schleusengeldes an die Gesellschaft — für jeden beladenen Achen 30 Stbr., für jeden leeren 10 Stbr. — unverwehrt bliebe.

Nach Ablauf der vierzig Jahre tritt dafür die Gesellschaft alle auf preußischem Gebiet angelegten Kribben und Schleusen unentgeltlich an den König ab, wobei sie jedoch sich oder ihren Nachkommen das Recht vorbehält, die nächsten zur Anpachtung der Schleusen oder Erhaltung eines neuen Privilegs zu sein.

Um eine Schiffahrt stromaufwärts, bei der die Achen durch Pferde heraufgezogen werden mußten, zu ermöglichen, forderte die Gesellschaft die Freiheit zum Leinpfad und die königliche Verfügung, Ufer undh Flußbett durch die Untertanen räumen zu lassen. Ferner sollte Preußen bei dem Kurfürsten zu Köln und der Fürstin-Aebtissin zu Essen die Konzession zur Fahrt auf der Emscher und die Freiheit des Leinpfades auf vierzig Jahre sowie die ungehinderte Schiffbarmachung in den beiden fremden Territorien bewirken. Auch dürften von den an die Emscher stoßenden Herrschaften die Errichtung der Durchfahrten und Schleusen sowie der Durchstich auf Marken oder Gemeinheitsgründen nicht verhindert werden. Auch der Bau noch etwaiger weiterer Schleusen — außer den gemeldeten sechs — müßte gestattet sein, sowie die Erhebung des nämlichen Schleusengeldes. Kein Mühlenbesitzer dürfe, „auch wenn er mit Mahlen solange still halten müsse", die Durchfahrt eines Schiffes hindern, was durch königlichen Befehl den hiesigen Eigentümern bekannt zu machen und von den fremden durch königliche Verfügung auszuwirken sei.

Weiter verlangte die Gesellschaft völlige Freiheit von allen Abgaben auf der Emscher „als Zoll, und wie sie sonst Namen haben möchten", für preußisches und fremdes Gebiet während der ganzen Dauer des Privilegs. Auf dem Rhein müßten die Emscherkohlen dieselben Zollfreiheiten erhalten, die jetzt schon die Ruhrkohlen genießen.

Für ihre innere Organisation und Ausbau forderte die Gesellschaft völlig freie Hand. So viel Mitglieder als ihr gefällig, müßte sie in die Kompagnie aufnehmen, auch das gesamte Aufsichts- und Dienstpersonal nach eigenem Gefallen wählen dürfen. Den sämtlichen Mitgliedern der Gesellschaft und ihren Dessendenten, wie auch allen zu dieser Handlung nötigen Faktores, Schiffsleuten und anderen Bedienten müßte während der Dauer des Privilegs Freiheit von Kriegsdiensten erteilt werden.

Schließlich verlangte sie Freiheit von allen Sporteln [133]), Kanzleigebühren und von dem Gebrauch des Stempelpapiers, sowie Portofreiheit bei allen Expeditionen in Sachen ihres Unternehmens.

Dagegen übernimmt es die Gesellschaft, innerhalb zwei Jahren die Emscher von Krange bis zur Mündung auf ihre eigenen Kosten in einen schiffbaren Stand zu setzen, derart, daß auf ihr Kohlen, Holz und andere Kaufmannswaren mit Achen transportiert werden können. Sobald die königliche Konzession eingetroffen und ihre Forderungen bewilligt sind, soll schon mit dem Landtransport bis an die Emscher begonnen, und binnen drei Monaten sieben brauchbare Achen auf den Strom gestellt werden, um schon gleich, wie es auf der Ruhr geschehe, mit Uebertragen über die Schlachten vorerst den Anfang zu machen [134]). Der Bau der Schiffe [135]), Kribben und Schleusen geht zu Lasten der Gesellschaft, unter der Bedingung, daß sie die Anlagen nach ihrer „Konvenienz" herstellen kann.

---

[133]) Nebeneinnahmen, vor allem der Justiz- und Postverwaltung, die das Publikum bei Abmachung mit dem Fiskus zu tragen hatte.

[134]) Man legte Bretter über die Steinwehre, und trug die Kohlen in Körben aus einem Schiff in das andere. Da sie hierbei aber sehr an Qualität verloren, konnte diese Art nur Notbehelf sein, bis die Schleusen fertiggestellt waren.

[135]) Werften befanden sich in unserm Gebiet zu Mülheim a. d. Ruhr und zu Dorsten a. d. Lippe. Das Material ist Holz, dessen Richten und Zusammensetzen eine schwierige Kunst war. Zum Inventar eines solchen Achens gehörten: Anker, Fahrbäume, Taue, eine lange Pferdeleine, Schiebkarren, Tragbürgen, Hebel und Riemen.

In einem den Bedingungen beigegebenen Anhang waren u. a. besonders zwei Punkte näher modifiziert, deren Lösung — wie die Gesellschaft richtig vermutete — die größten Schwierigkeiten bereiten würde: die Forderung an die Mühlenbesitzer, die Durchfahrt nicht zu hindern, und die Frage der Vermittlerrolle der preußischen Regierung in Köln und Essen.

Zum ersten Punkt erklärte die Gesellschaft, sie gedenke die Mühlenbesitzer nicht zu schädigen; jedoch müsse ihr freistehen, entweder die Kanäle um die Mühlen zu graben oder die Schleusen zwischen beiden Geläufen anzulegen. Die Besitzer der ausländischen Mühlen, die ja nicht die Landesherrschaften selbst seien, sondern die Unterherrschaften der Freiherren von Fürstenberg, von Boenen und des Grafen Nesselrode hätten voläufig versichert, dem Projekt keinerlei Hindernis in den Weg zu legen. Sie würden aber erst völlig approbieren, wenn die Konzession vom preußischen Hof ergangen sei.

Mit den Landesherrschaften dagegen wären hauptsächlich vier Punkte zu vereinbaren: die ungehinderte Fahrt in die fremden Territorien, Erlaubnis zur Anlage der Schleusen und des Leinpfades, Bewilligung des Schleusengeldes, Freiheit von allen Zöllen und Abgaben.

Eine persönliche Konferenz zwischen den Kommissarien beider Landesherrschaften hielt die Gesellschaft nicht für erforderlich, da das Nötigste vorerst schriftlich erledigt werden könne. Ueber evtl. Schwierigkeiten seitens Kur-Köln und Essen würde man sich nicht wundern, weil — wie mit naiver Offenheit erklärt wurde — „diese eigentlich nichts profitieren". Jedoch bei dem „evidenten Vorteil" für die königlichen Kassen vermute man gar keine Schwierigkeiten.

Dem der Regierung vielleicht auftauchenden Verdacht, die Gesellschaft könnte auch mit Essenschen Kohlen handeln, entzog diese allen Boden durch die Erklärung, daß allein schon die Kostenfrage sie daran hindere. Denn sie habe sichere Nachricht eingezogen, daß die Essener Kohlen auf den Zechen südwärts Essen zwischen Essen und Horst, die der Emscher am nächsten liegen, um die „Halbscheid" teurer als die märkischen Kohlen seien. Ebenso käme der Fuhrlohn von Essen nach Horst um die Halbscheid höher zu stehen als von den märkischen Zechen zur Emscher.

In einem letzten Punkt stellte die Kompagnie noch eine neue Forderung auf, die bei dem Hauptentwurf anscheinend

vergessen wurde. Sie verlangte, daß von den Eigentümern die über die Emscher führenden Brücken für den Schiffsverkehr umgebaut würden. Sämtliche Fahrbrücken wie auch die Fußbrücken, „die nur aus einem Balken bestehen", müßten höher und die Pfähle soweit auseinander gelegt werden, daß die Schiffe unter ihnen hindurch fahren könnten.

Wenn wir versuchen, die Eingabe der Gesellschaft nach Form und Inhalt zu würdigen, so ist zunächst festzustellen, daß an ihrer Abfassung der Kaufmann und der Jurist in gleicher Weise beteiligt waren. Ersterer diktierte nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten — Leitmotiv ist das Interesse der Kompagnie — seine Forderungen und machte seine Zugeständnisse, der Jurist faßte in logisch feinem Abwägen der möglichen Folgen diese Bedingungen in die klare, durchsichtige Form, die keine andere Auslegung ihres Inhalts als die von der Gesellschaft gewollte zuließ.

Aus seinem Inhalt ist zunächst hervorzuheben die Forderung, außer Kohlen auch andere Kaufmannswaren transportieren und handeln zu dürfen. Sie zeigt, daß in der märkischen Kaufmannschaft der Gedanke der allgemeinen Schiffahrt sich als unabweisbar durchgesetzt hatte. Wirtschaftlich gesehen war nur durch eine Freigabe der Schiffahrt für alle Güter das kostspielige Unternehmen überhaupt tragbar. Denn allein schon die teueren Schleusenbauten, die die Gesellschaft beabsichtigte, konnten sich nicht rentieren, wenn die Schiffahrt nur auf Kohlen beschränkt blieb: durch die hohen Abgaben wäre der Kohlentransport bald erdrosselt worden. Das Unternehmen mußte auf breiterer Basis aufgebaut werden, die Emscher allen Waren offen stehen. Nur durch Verteilung der notwendigen Abgaben auf möglichst viele Schultern war eine finanzielle Sicherstellung des Unternehmens möglich.

Dem fortschrittlichen Gedanken einer allgemeinen Schiffahrt war aber die Regierung bislang immer ablehnend gegenüber gestanden, hauptsächlich aus Sorge, dadurch ihre Landzolleinnahmen zu verlieren.

Diese Binnenzölle, von denen es in den deutschen Staaten wimmelte, hatten sich aus jener Zeit herübergerettet, da jeder Landesherr die auf den Straßen seines Gebiets einherziehenden Waren als eine Beute ansah, von deren Besitzern er so viel als irgend möglich erpressen durfte [136]). Auch in unserem Gebiet wurden diese Zölle vielerorts bis gegen Ende des 18.

[136]) Vergl. Lehmann, Freiherr v. Stein, I. S. 185.

Jahrhunderts erhoben, dem Landesherrn eine sehr willkommene Einnahmequelle[137]). Die Freigabe der allgemeinen Schiffahrt zog natürlich den Handel von den Landwegen auf den schiffbaren Fluß, wodurch die Zollstätten vermieden wurden. Daß das Generaldirektorium später gegen diese Forderung unserer Gesellschaft keine Einwände erhob, beweist, wie allmählich auch in Regierungskreisen ein Umschwung in der Beurteilung dieser Frage eintrat, demzufolge Anfang 1774 die freie Schiffahrt auf der Ruhr proklamiert werden konnte[138]).

Von den weiteren Bedingungen der Gesellschaft interessieren uns die eigene Auswahl der Zechen und die Freiheit in der Ausgestaltung der inneren Organisation.

Diese beiden Forderungen, deren Inhalt uns heute als ein ganz selbstverständliches Recht der Kompagnie erscheint, werfen ein scharfes Licht auf die Lage der Wirtschaft im merkantilistischen Staat. Sie sind ein deutlicher Protest gegen die zu weit gehende Kontrolle seitens des Staates, eine Ablehnung der patriarchalischen Bevormundung durch das staatssozialistische Königtum Friedrichs d. Gr. Dieses sog. Direktionsprinzip hatte natürlich seine Berechtigung und konnte nur von Segen sein, solange Wirtschaft und Industrie noch in den Kinderschuhen steckten, der starken Führerhand, die ihnen erste Wege wies, nicht entbehren konnten. Sobald sie aber erstarkte und ein, wenn auch noch bescheidenes Eigenleben führen wollte, mußte diese Bevormundung sofort als Bedrückung empfunden werden, die jede freiheitliche Entwicklung hemmte. Sollte das Unternehmen einige Aussicht auf Erfolg haben, so mußte es innerhalb seiner Grenzen nach eigenen Gesetzen sich entwickeln können. Jedes Festlegen und Dazwischenreden seitens der Regierung konnte nur störend auf seine organische Entwicklung wirken. Aus der Praxis erst konnten die Unternehmer die Erfahrungen gewinnen, die zum Auf- und Ausbau ihres Unternehmens nötig waren. Irgendwelche Bindungen durfte man im voraus nicht eingehen. Dieses Streben nach Ausschaltung des staatlichen Einflusses ist umso verständlicher, als den Unternehmern die Verhältnisse im Bergbaubetrieb geradezu ein Schul-

---

[137]) Die Aufhebung der Binnenzölle für die Grafschaft Mark wurde erst 1796 angeordnet.
[138]) Vergl. Kliche, S. 134.

beispiel der durchgeführten staatlichen Direktion lieferten [139]).

Als letzten charakteristischen Punkt heben wir aus der Eingabe die Forderung der Zollfreiheit auf der Emscher hervor, weil sie zeigt, wie gut die Gesellschaft juristisch beraten war.

Die Emscher war noch nie befahren worden, also hatte es auch noch keine Zölle auf ihr gegeben. Die Einführung neuer Zölle aber war nach den Reichsgesetzen verboten [140]). Die Kenntnis der fraglichen Reichsgesetze ist bei der Gesellschaft vorauszusetzen, da sie später selbst einmal durch Sternenberg auf sie zurückgreift, um ihre Forderungen zu stützen. Wenn die Gesellschaft trotzdem mit ihrer Forderung ihre Furcht vor einem Emscherzoll ausspricht, so bleibt nur anzunehmen, daß sie von dem Privileg Kenntnis hatte, welches den brandenburgischen Fürsten die Errichtung neuer Zölle in all ihren Ländern gestattete. Da dieses Privileg [141]) als zu recht fortbestehend galt, hätte nach ihm ein Zoll auf der Emscher eingeführt werden können [142]). Zu ihrer Bitte um Freiheit von allen Abgaben „als Zoll und wie sie sonst Namen haben möchten", wird sie noch bestärkt worden sein durch die Verpflichtung der Ruhrunternehmer, die von jedem Gang Kohlen, der ins Ausland ging, einen Stüber an die Staatskasse zahlen mußten.

Die in Cleve eingereichten Vorschläge und Bedingungen kamen zur Bearbeitung an den Kriegsrat Bernuth, der als preußischer Kommissar bei den Ruhrverhandlungen für Schiffahrtssachen zuständig war. Er drückte dem Herrn Gerichtsschreiber von Oven seine Freude darüber aus [143]), daß er ihm durch sein rühmliches Vorhaben Gelegenheit gebe,

---

[139]) Die ganze Betriebsverwaltung lag dort in staatlichen Händen. Das Bergamt stellte alle technischen Beamten und Arbeiter an und entließ sie, setzte den Betriebsplan fest und führte die Bergbücher, den Eigentümern blieb nur das Risiko. Die Regelung des Kohlenpreises, der Arbeitszeit gingen von der Bergbehörde aus, die sogar die Rechnungen prüfte, was nicht nur eine Kontrolle, sondern stärkstes Eingreifen in die wirtschaftliche Verwaltung bedeutete. (Vergl. Reuß, S. 312 ff.).

[140]) Wahlkapitulationen Karls VII. Art. VIII. § 1.

[141]) Das Privileg von 1456 ist abgedruckt im Novus Codex diplomaticus Brandenburgensis, II. Hauptteil, herausgegeben von A. F. Riedel, Berlin, 1848, Bd. V, S. 18/19.

[142]) Vergl. Beguelin, S. 219.

[143]) Schreiben, datiert: Cleve, 28. Sept. 1773.

auch die Emscher schiffbar zu machen, nachdem er nunmehr auf einer zu Anfang dieses Monats in Mülheim abgehaltenen Konferenz [144]) mit dem kur-kölnischen Kommissar die allgemeine Fahrt auf der Ruhr „mit allerhand Produkten" glücklich zustande gebracht habe [145]). Bei den eingereichten Bedingungen, über die er Vortrag gehalten, habe er nichts zu erinnern gefunden. Nur wolle die Kammer ein Gutachten der Ruhrschiffahrts-Entrepreneurs darüber einholen, ob die Emscherschiffahrt der Ruhrfahrt schädlich sei. Da aber die Ovensche Gesellschaft ihre Kohlen von ganz anderen Zechen nehme, die nicht zur Ruhrfahrt destiniert seien, und da auch die Ruhrunternehmer kein Jus contradicendi in der Sache des ausländischen Debits hätten, so werde er die Relation nach Hofe „projektieren" und dort die nötige Konferenz mit Kur-Köln beantragen, deren Leitung voraussichtlich bei ihm liegen würde. Auch mit der Fürstlich-Essenschen Kanzlei wolle er die Sache „applanieren". Seine einzige Sorge seien die von dem Kanzleirat Bilgen in seinem Strombefahrungsprotokoll [146]) dargelegten Schwierigkeiten, die aber von Oven ebenso, wie er solche auf der Ruhr gehoben, aus dem Wege zu räumen wisse. Am Schluß seines Schreibens erklärte Bernuth, er könne eine große Kompagnie in Holland namhaft machen, die einen großen Kohlendebit aus dem Clevischen sucht, derart, daß sämtliche märkischen Kohlen zum ausschließlichen weiteren Verkauf in Holland an diese Kompagnie geliefert würden. Er zweifle nicht, daß von Oven mit dieser Kompagnie in Amsterdam einen „fashionnablen Accord" treffen könne.

Auf Grund dieses Schreibens des zuständigen Regierungsvertreters konnte von Oven berechtigte Hoffnung auf einen glücklichen Fortgang seines Unternehmens hegen. Indessen sollten noch drei weitere Monate vergehen, bevor seine Eingaben überhaupt nach Berlin weiter gegeben wur-

---

[144]) Die Konferenz hatte am 2. Sept. 1773 stattgefunden.

[145]) Diese Angabe Bernuths über seinen Erfolg entspricht nicht genau den Tatsachen. Trotz seiner Bemühungen hatte der bergische Kommissar den Transport auf bergische und märkische Kohle beschränkt, indem er einfach erklärte: „Bis zur allgemeinen Schiffahrt ist es noch nicht". Kliche, S. 132).

[146]) Hegler stellt es so dar, als wenn die Eingaben von Ovens zwischen dem 28. Sept. und 28. Okt. nach Berlin abgegangen seien. Der weitere Gang der Handlung wird das Unrichtige der Heglerschen Angabe dartun.

den [147]). Die Ursache dieser Verschleppung ist in den Machenschaften der Ruhrunternehmer zu suchen, die aus Konkurrenzneid das geplante Werk bei der clevischen Regierung in Mißkredit brachten und mit den haltlosesten Argumenten seine Ausführung zu hintertreiben suchten.

Am 30. September war ihnen die offizielle Mitteilung von der geplanten Schiffbarmachung der Emscher zugegangen, zugleich mit dem Befehl, ihr Gutachten hierüber einzusenden. In ihrem Bericht [148]) an den König erklärten sie, wegen der ihnen sehr gut bekannten Lage der Emscher nicht glauben zu können, daß jemals eine „stabile" Schiffbarmachung möglich sei. Nach ihrer Meinung sei auch schon eine teilweise Fahrbarmachung des Emscherflusses der Ruhrfahrt und dem ganzen märkischen Lande äußerst nachteilig, mithin dem königlichen Interesse sehr zuwider. Um für diese ihre Ansicht den Beweis zu erbringen, mußten die Unternehmer zu Hypothesen greifen. Die Absicht der Gesellschaft, märkische Kohlen ins Ausland zu transportieren, hielten sie für eine Farce. „Es stände nicht zu vermuten, daß die Kompagnie jemals märkische Kohlen — es sei denn nur eine Hand voll zum Vorwand — die Emscher abwärts nach Holland fahren werde, vielmehr ließe sich mit gutem Grunde schließen, daß sie nur die märkischen Kohlen zum Deckmantel nehme, um vom König das Privileg zu erhalten. Zur Stützung ihrer Hypothese wiesen sie auf den Vorsprung hin, den die unmittelbar an der Emscher gelegenen Essener Zechen gegenüber den Zechen um Bochum, Hattingen und Stiepel besaßen. Da die Essener Kohle, die beste und fetteste, der märkischen an Qualität und Preis gleichkam, war dieser Preisvorsprung nicht mehr einzuholen. Die märkische Kohle mußte erst einen Weg von drei Stunden über Land, sodann eine vierstündige Wasserfahrt machen, bevor sie in Essensches Territorium unterhalb der Stadt Essen kam. Die Holländer würden gewiß den teuren märkischen Kohlen nicht deshalb den Vorzug geben, weil es preußische Kohlen seien. Ebensowenig könne man vermuten, daß die Gesellschaft nur märkische Kohlen fahren werde und zu ihrem größten Nachteil die Essenschen liegen ließe, vielmehr muß man das Gegenteil statuieren. Gesetzt auch den Fall, die Gesellschaft wäre so gut gesinnt, nur märkische Kohlen nach Holland zu fahren, so müßte sie immer mit Unterbilanz arbeiten. Daran könne auch das wenige Schleusengeld, das auf die

---

[148]) Datiert: Ruhrort, den 13. Oktober 1773.

Essenschen Kohlen gelegt würde, sowie die ⅓ Remission, die sie als fremde Kohlen zahlen müßten [149]), nichts ändern. Also werde dieses Projekt oder doch die Folge aus dieser Fahrt dem Debit der märkischen Kohle ganz hinderlich und „auf ewig ruineuse" sein.

Diese dreiste Unterstellung, die Ovensche Gesellschaft wolle mit Essenschen Kohlen handeln, wurde noch überboten durch folgende Behauptung der Unternehmer, die zu ihrer eigenen Charakteristik im Wortlaut hier folgen mag:

„Die Hauptabsicht der Ovenschen Kompagnie ist — wie aus allen Vermutungen (!) zu schließen — wohl keine andere, als den Holztransport und Handel nach Holland. Auch dies ist dem märkischen Lande überhaupt und der Ruhrfahrt (!) insbesondere höchst nachteilig und verderblich. In der Mark steht an der Ruhr schönes und bestes Eichenholz in Menge, mit dem ein importanter Handel nach Holland betrieben werden kann, worauf auch die Ruhr-Entrepreneurs hauptsächlich bei ihrem Unternehmen ihr Augenmerk gerichtet haben. Das Holz, das sich im Kölnischen und Essenschen, von der Emscher durchflossenen Gebiet befindet, ist in Abondanie und von bester Qualität, kann aber wegen des beschwerlichen Landtransportes — da diese Gegenden immer durch die Emscher überschwemmt werden — nur mit den größten Kosten nach dem Rhein verfrachtet werden. Es kann also dem märkischen Holzhandel nicht hinderlich sein noch ihm gleichkommen. Sobald aber die Emscher wirklich schiffbar gemacht wird, ist aller Holzhandel aus dem Märkischen sozusagen untersagt und gänzlich gehemmt. Da das Holz im Essenschen, Kölnischen so nahe an der Emscher

---

[149]) Weil die Rheinzolltarife eine zu schwere Belastung für den Handel darstellen, war auf der Kölner Convention von 1699 der Erlaß eines Drittels der fälligen Gebühren für alle Schiffe beschlossen worden. Nach dem siebenjährigen Krieg hatte Preußen eigenmächtig diese vertragsmäßige Remission für die fremden Schiffe herabgedrückt, um sie 1771 plötzlich ganz aufzuheben, ein Vertragsbruch, den die meisten Rheinstaaten ohne Einspruch hinnahmen. Im Vergleich zu den märkischen Kohlen, die auch weiterhin die alte Vergünstigung genossen, bedeutete dieses Drittel für die fremde Kohle eine beträchtliche Mehrbelastung, die nur durch günstige Konstellation der übrigen preisbildenden Faktoren wettgemacht werden konnte. — Ein Gang ausländischer Kohlen mußte in Ruhrort mit 1½ Stbr. verzollt werden, während märkische Kohle nur 1 Stbr. pro Gang zahlte. (Vergl. Kliche, S. 107).

steht, und wegen des morastigen Grundes zu Lande nicht transportiert werden kann, wird es dort zu billigen Preisen geliefert. Da es ferner auf seinem kurzen Weg bis zum Rhein nur drei bis vier Schleusen und Schlachten zu passieren hat, ist sein Preis auch auf dem Rhein ein derartig niedriger, daß das märkische Holz nicht verkauft werden kann. Mithin liegt der märkische Holzhandel völlig brach, was einen unersetzlichen Schaden für die Mark bedeutet, die ohne den Ruhrstrom für ihr schönes Holz kein Geld bekommen kann, sondern es verfaulen lassen muß, wodurch der Ruhrfahrt ihr bestes Produkt genommen ist."

Diese Sätze zeigen mit geradezu brutaler Offenheit, von welchen Motiven die Ruhrgesellschaft Elsbruch & Co. sich bei Abfassung ihres Gutachtens leiten ließ. Engstirnigster Egoismus stellte ein Unternehmen, das dem Lande eine weitere Absatzmöglichkeit für seine im Ueberfluß vorhandenen Produkte schuf, als höchst verderblich hin, nur weil der Nachbar ebenfalls davon profitieren könnte. Bloße Angst vor dem Konkurrenzunternehmen suchte ein gemeinnütziges Werk zu verhindern, indem ihm ohne jeden Anhaltspunkt unlautere Pläne und Absichten unterschoben wurden, als bewiesen vorausgesetzt wurde, was nur dreiste Behauptung war. Für das Gelingen des Ovenschen Projektes mußte ein solches Vorgehen der Ruhrunternehmer umso verhängnisvoller sein, als diese es verstanden, die Mitglieder der clevischen Kammer für ihre Ansichten zu gewinnen, während von Oven dort nur in Bernuth einen Fürsprecher hatte. Dieser ahnte die Schwierigkeiten, die unter Umständen von Seiten der Ruhrunternehmer gemacht werden könnten, wenn er von Oven gegenüber — das Ruhrgutachten lag noch nicht der Kammer vor — seine Genugtuung darüber ausdrückte, „daß die Schiffahrts-Entrepreneurs kein Jus contradicendi und auch kein Monopolium haben" [150]). Wenn nötig, wolle er eine Konferenz einberufen, die nur aus dem Kammerpräsidenten von Ostau und ihm bestehen solle, wo man „etwaige dubia brevi manu" heben könne. Diese Zweifel würden vorläufig behoben sein, wenn von Oven der Kammer anzeigte, daß er nicht mit märkischen Kohlen im Lande Defraudationes [151]) vorneh-

---

[150]) Schreiben, datiert: Cleve, den 19. 10. 1773.

[151]) Gegen die immer mehr Ueberhand nehmenden Unterschleife in der Grafschaft Mark waren seit 1766 hohe Geld- und Leibesstrafen festgesetzt worden. (Scotti: III, 1844).

men, noch weniger mit Essenschen Kohlen Handel nach Holland treiben, sondern lediglich märkische Kohlen nach Holland transportieren wolle. Auch müsse er um Erlaß des Zolls zu Ruhrort bitten, weil er dieses Comptoir nicht berühre. Bernuth schloß sein Schreiben mit der Nachricht, daß die holländische Firma Berghaus in Amsterdam sich bei den Ruhrunternehmern gemeldet habe und von diesen verlange, sie sollten allein alle Kosten ab Ruhrort bis nach Holland übernehmen: von Oven könne sich mit ihr in Verbindung setzen, ohne von ihm (Bernuth) etwas zu erwähnen.

Zehn Tage später, — das Gutachten war inzwischen bei der Kammer eingetroffen, — ließ ein neues Schreiben [152]) Bernuths an v. Oven die Hoffnung auf baldiges Gelingen um einige Grade sinken. In Cleve glaubte man nicht an die Möglichkeit, die Emscher schiffbar zu machen. Man war sehr bedenklich und wollte eine Konferenz mit den Auswärtigen nicht eher abhalten, bevor man von der reussité besser informiert sei, andererseits hielt man dafür, daß die Schiffahrt dem in- und ausländischen Kohlendebit sowohl als auch dem märkischen Kohlenhandel nachteilig sein dürfte. Damit von Oven alle Zweifel besser in einer Konferenz ad protokollum beheben könne, werde er nächstens nach Cleve invitiert werden, was er sich aber nicht eher merken lassen solle, als bis die Kammerverordnung bei ihm eingehe.

Diese Verordnung, die Ende Oktober von Cleve [153]) abging, forderte von Oven auf, innerhalb 8—14 Tagen bei dem Kammerpräsidenten sich zu melden, da man ihn wegen „einiger Bedenklichkeiten bei der Sache" umständlich sprechen müsse.

Von Oven, der von dem Gedanken einer Konferenz nicht sonderlich begeistert war, versuchte auf schriftlichem Wege die Bedenklichkeiten zu heben. In seiner Antwort an Bernuth machte er seinem Groll und seiner Empörung über die Schwierigkeiten Luft, mit denen sein Werk zu kämpfen hätte. Aus seinen beiden letzten Briefen könne er nicht anders urteilen, als daß in Cleve Leute seien, — von dem Gutachten der Ruhrunternehmer wußte er noch nichts — die mit Vorbedacht seinen Plan zu hindern suchten und Schwierigkeiten ersännen, wo keine zu finden. Selbst wenn sich die praktische Ausführung künftig als unmöglich erweisen sollte, so hätte

---

[152]) Datiert: Cleve, den 29. 10. 1773.
[153]) 28. X. 1773.

ja die Gesellschaft wegen des vergeblichen Kostenaufwands den größten Schaden; und anstatt sie deshalb zu tadeln, würde es doch billiger heißen: „ut desint vires, tamen est laudanda voluntas". Aber nicht nur er allein halte die Ausführung für möglich, „größere und des Wasserbaues mehr kundige Namen" hätten ihm die Möglichkeit der reussité bezeugt. „Und wenn nur unternommen würde, wovon man die Gewißheit eines glücklichen Erfolges gleichsam mit Händen greifen könnte, so wäre die Neue Welt nie erfunden worden. Columbus wurde mit seinem Projekt an vielen Orten abgewiesen, ein klügerer Fürst, der die Kosten zu solcher Reise wagte, bekam sie reichlich ersetzt. Niemand könne zwar im voraus für den glücklichen Ausgang ihres Unternehmens garantieren, aber man möchte ihnen doch soviel Verstand zutrauen, daß sie die aufzubringenden Kosten nicht leichtsinnig hazardieren würden, wenn sie sich nicht vernünftige Hoffnung machten, diese später wieder herauszubringen."

Die Befürchtung der clevischen Kammer, durch die Schiffbarmachung der Emscher werde der märkische Kohlen- und Holzdebit benachteiligt, erschien ihm völlig haltlos. Es sei ja gerade die Absicht der Gesellschaft. durch ihr Werk die märkische Kohlenausfuhr zu steigern. Und wenn nur auf den Vorteil der Untertanen, der in den Bergwerken ihre Nahrung suchenden Arbeiter als auch der hiesigen Fuhrleute, die auf den gehofften Kohlentransport nach der Emscher mit größter Sehnsucht warten, ein mitleidiges Auge gerichtet würde, so könne er sich schmeicheln, daß ihr Vorhaben auf allen Seiten Unterstützung fände. Wenn aber statt dessen die Sache weiter in die Länge gezogen würde wie bisher, könne er nicht dafür stehen, daß die Gesellschaft schließlich ermüde und auf ihr Gesuch renunzieren würde.

Von einer Reise nach Cleve wünsche er diesmal wegen Arbeitsüberlastung [154]) dispensiert zu sein, auch könne er ohne Information der Gesellschaft sich nicht auf nova einlassen, noch die Art der Ausführung ihres Entwurfs vorderhand positive angeben. Er empfahl Bernuth sein Projekt aufs beste und versicherte namens der Gesellschaft, daß die Kompagnie sich ihm auf eine „reelle Art" (!) dankbar erzeigen werde, wenn er gütigst die Sache dahin beschleunigen

---

[154]) Die Teilung des Eickeler Bruchs trug ihm auf, „mehr als neunzig Köpfe der Interessenten unter einen Hut zu bringen". Da die Teilung im Herbst 1773 erledigt sein sollte, fanden jede Woche Verhandlungen statt.

wolle, daß mit der ersten Frostbahn[155]) die Kohlenanfuhr erlaubt würde.

Hatte von Oven mit diesem Privatschreiben an Bernuth vertraulich zu den Intrigen gegen sein Werk Stellung genommen, so wies er auch in einem offiziellen Schreiben an die Kammer, das er am selben Tage[156]) abschickte, jene Unterstellungen zurück, indem er nochmals feierlich alle in der Eingabe vom 20. September 1773 gemachten Versicherungen und Versprechen wiederholte. Die im Artikel 19 seiner Eingabe aufgestellte Forderung bat er dahin umändern zu dürfen, daß das Magazin nicht an der Mündung der Emscher angelegt werde — jene Gegend war vor der Ueberschwemmung des Rheins nicht sicher — sondern weiter unterhalb bei der Stadt Orsoy. Für die königlichen Rheinzollkontore sei diese Verlegung nur von Vorteil, weil dadurch das Zollkontor zu Ruhrort nicht berührt werde. Im übrigen dürfte dem Gesuch umso weniger Bedenken im Wege stehen, als sogar den fremden Mülheimer Kohlen die Passage durchs Land den Rhein herab gestattet würde. Gegen alle Unterschleife könnten die nötigen Maßnahmen getroffen und die Uebertreter „nach der Rigeur" bestraft werden. Jeder längere Verzug — so drohte er auch hier — werde den Arrangements und Verbindungen der Gesellschaft nur nachteilich sein und das ganze „dessin" rückgängig machen.

Bernuth fand die Vorstellungen des von Oven recht gut und versprach, in der nächsten Kammersitzung darüber Bericht zu erstatten[157]). Zur Beruhigung des Erbitterten und zu seinm Trost hielt er ihm die eigenen Schwierigkeiten vor, die er in der Ruhrsache gehabt. „Die hiesigen Wasserbauverständigen haben von Anfang an auch an der Ruhrschiffahrt gezweifelt und machen noch dubia, während die Ruhrunternehmer indessen getrost drauflos fahren und mehr Kohlen verladen, als debit sein könne. Also müssen Sie sich an dergleichen Difficultäten nicht stören". Da er das Mandement in der Sache habe, werde er ebenfalls reell assistieren, wie er es bei der Ruhrschiffahrt getan, worauf von Oven sich „feste" verlassen könne.

Wegen des Gesuchs der Gesellschaft, mit dem Landtransport beginnen zu dürfen, hielt er vorherige Sondie-

---

[155]) Nur auf gefrorenen Wegen war im Winter ein Landtransport möglich.

[156]) Schreiben, datiert: Eickel, den 1. XI. 1773.

[157]) Schreiben, datiert: Cleve, den 5. XI. 1773.

rung bei der kur-kölnischen und Essenschen Kanzlei für nötig Denn durch die unter Umständen von dieser Seite zu erwartenden Schwierigkeiten würde eine zu frühe Kohlenanfuhr bis nach Grimberg [158]) an der Emscher unnütz sein, da die Kohlen bis zur ausgemachten Sache verwittern dürften. Von Essener Seite fürchte er kein Hindernis, da sie auch bei der Ruhrschiffahrt gleich zugestimmt hätten [159]. Sollte von Oven auch von Köln keinerlei Schwierigkeiten befürchten, möge er sogleich in Cleve Anzeige davon machen, er (Bernuth) wolle dann die Konzession zum Landtransport und zur Probefahrt bewirken.

Von Oven ließ darauf durch Sternenberg die Stellung Kur-Kölns zu ihrem Projekt sondieren. Dieser berichtete [160]), Köln und Essen werden so wenig Schwierigkeiten machen, daß die clevische Kammer — wenn die Einwilligung des Königs eingetroffen — nicht einmal eine Konferenz mit diesen beiden Landesherrschaften abzuhalten braucht, sondern das Nötige schriftlich erledigt werden kann. Denn beide Herrschaften besitzen keine Mühlen auf der Emscher, dagegen sehen die Unterherrschaften, die Freiherren von Fürstenberg, von Boenen und der Graf von Gründberg das Projekt recht gern ausgeführt. Da zudem diesen auch die meisten Grundstücke an der Emscher gehören, hat man von den Landesherrschaften nur die Zollfreiheit zu verlangen. Diese ist leicht zu erhalten, wenn Köln und Essen an die Reichs-Constituta erinnert werden, welche die Errichtung neuer Zölle und Abgaben verbieten [161]). Auch die Bestätigung der Schleusenabgabe und die Regulierung des Leinpfades wird nicht abgeschlagen, wenn preußischerseits mit Ernst, obgleich nur schriftlich darum ersucht wird.

Sternenberg drängte vor allem auf beschleunigte Erledigung ihrer Eingabe, da die Sache wirklich eklatanter wurde, als der Kompagnie noch zur Zeit lieb sein konte. Denn infolge unklugen Redens des v. Oven pfiffen es schon die Spatzen von den Dächern: von dritter Seite war Sternenberg

---

[158]) Das Kirchspiel Grimberg gehörte zum Amt Bochum. Das Gräflich Nesselrodische Schloß Grimberg besaß eine eigene Gerichtsbarkeit.

[159]) Die Aebtissin von Essen hatte mit Elsbruch & Co. einen Kontrakt abgeschlossen, nach dem die Gesellschaft gegen Zahlung von 250 Tlr. die Konzession zum Schleusenbau auf Essenschem Gebiet erhielt. (Vergl. Kliche, S. 130).

[160]) Schreiben, datiert: Schwelm, den 15. 11. 1773.

[161]) Wahlkapitulationen Karls VII.

das Projekt mit allen näheren Particularia vorgehalten worden, wofür er v. Oven Schuld und Verweis gab. Das Projekt sollte nicht eher an die Oeffentlichkeit treten, bevor eine gute Resolution aus Berlin vorlag. Deshalb wollte Sternenberg auch, wenn eben möglich, einer Konferenz im Lande aus dem Wege gehen, damit die Mitglieder der Gesellschaft desto länger, wenigstens ihrem Korrespondenten[162]), unbekannt blieben.

Doch die Regierung zu Cleve bestand darauf, daß von Oven sich zu einer Konferenz einfände; er möge sein Kommen beschleunigen, um persönlich über den einen oder anderen Punkt seine Erklärung abzugeben; vorher werde man nicht nach Hofe berichten. Auf diese wiederholte Vorstellung der Regierung blieb von Oven nichts anderes übrig, als die Reise nach Cleve anzutreten.

### Die Konferenz zu Cleve.

Am 2. Dezember 1773 fand die Konferenz in Gegenwart des Kammerpräsidenten von Ostau, des Kriegsrats Bernuth und des Gerichtsschreibers von Oven statt. Die Kammer wünschte Aufklärung darüber,

1. ob Comparent und die angeblich (!) mit ihm in Verbindung stehende Kompagnie alle Schwierigkeiten der Schiffbarmachung reiflich erwogen hätte, ob sie ferner sich in den Vermögensumständen befinde, dieses Werk, das eine ganz ansehnliche Summe Geldes erfordere, auszuführen?

2. ob nicht nachteilige Folgen für verschiedene Particuliers, insbesondere für die Mühlenbesitzer zu erwarten ständen? sei die Gesellschaft bereit, den Eigentümern etwaigen Schaden zu ersetzen?

3. Kommt die Schiffbarmachung der Emscher nicht eher dem Absatz der Essenschen Kohlen sowie des Essenschen und kölnischen Holzes zugute zum Schaden der märkischen Produkte?

Die erste dieser drei Bedenklichkeiten läßt noch deutlich die Nachwirkung des Bilgen'schen Gutachtens von 1767 spüren. Von Oven erklärte in seiner Antwort, daß die von den Sachverständigen genannte Summe viel zu hoch sei, da die Gesellschaft nicht einen besonderen Kanal neben der

---

[162]) Der Korrespondent ist Bernuth.

Emscher graben lassen wolle, sondern ihren Endzweck völlig zu erreichen glaube, wenn einige Krümmungen durchschnitten und etwa sieben Schleusen angelegt würden.

Der Forderung der Kammer, den Vermögensnachweis zu erbringen, wich er mit der allgemein gehaltenen Erklärung aus, die Kompagnie, die aus Kaufleuten mit gutem Vermögen bestände, würde die Kosten, die bei weitem nicht so beträchtlich seien, schon zusammenbringen. Durch den versteckt geäußerten Zweifel an der Existenz der Gesellschaft — „die angeblich mit ihm in Verbindung stehende Kompagnie" — ließ er sich nicht aus seiner Reserve locken, sondern parierte den Hieb mit der bündigen Erklärung, die Glieder der Kompagnie, der In- und Ausländer angehörten, könne er vorderhand nicht namhaft machen.

Schwieriger war die im zweiten Punkt von der Regierung aufgeworfene Frage der Schadloshaltung der durch die Schiffahrt geschädigten Mühlenbesitzer. Von Oven hielt demgegenüber auch jetzt seine Forderung aufrecht, die Mühlenbesitzer müßten sich, selbst auf die Gefahr einer kurzen Betriebsunterbrechung hin, die Durchfahrt der Schiffe gefallen lassen; von einer Schädigung der Eigentümer könne nicht gesprochen werden, denn da die Schleusen neben den Mühlen angelegt werden sollten, brauchten diese nur für die kurze Zeit der Durchfahrt eines Achens still zu liegen, vorausgesetzt, daß ihnen bei niedrigem Wasserstand durch die Füllung der Schleusen zu viel Wasser entzogen würde.

Dieses Ansinnen war für die Mühlenbesitzer eine starke Zumutung. Von Oven fühlte dies vielleicht selbst, wenn er erklärte, die Kompagnie würde es sich allerdings gefallen lassen, wenn einigen Privatleuten ein erheblicher Schaden zugefügt werden sollte, diesen allenfalls (!) nach vorhergegangener Modifikation und Taxe zu vergüten. Zweifellos wurde durch das Vollaufenlassen der Schleusen der Betrieb jedesmal still gelegt, zumal es sich bei den Mühlen auf der Emscher um unterschlächtige Anlagen handeln mußte, die ihr Rad unterhalb durch die Strömung des Wassers drehen ließen [163]). Jedes Stilliegen aber bedeutete Zeitverlust und Abgang der

---

[163]) Im Gegensatz hierzu wird bei der älteren oberschlächtigen Mühle das Rad durch die von oben herabstürzende Wassermenge gedreht, was natürlich nur in Gegenden möglich war, wo die Natur starkes Gefälle gab. Bei dem in unserer Gegend geringen Gefälle der Emscher wird die unterschlächtige Anlage — die größere und leistungsfähigere Art — in Gebrauch gewesen sein.

Kundschaft, da jede Mühle in der Regel außer von Zwangsgästen [164]) auch von freiwilligen Mahlgenossen besucht wurde, die man bei der starken Konkurrenz sich auf jeden Fall erhalten wollte. So standen die Privatinteressen der Müller denen der Schiffahrtsgesellschaft unversöhnlich gegenüber zum Schaden des öffentlichen Interesses, dem das geplante Werk doch zugute kommen sollte. Beide Kontrahenten sahen nicht über den engen Kreis privater Sonderinteressen hinaus, auf keiner Seite wollte man Opfer bringen zum Wohl der Allgemeinheit. Auch der Staat, der hier öffentliche Arbeiten von Privathand ausführen lassen wollte, mischte sich nicht in diesen Widerstand seiner Vorarbeiter, den zu brechen für ihn ein Leichtes gewesen wäre. Fast ein Jahrzehnt später erst hat er in konsequenter Durchführung des Schiffahrtsgedankens als eines öffentlichen Werkes und der dadurch bedingten Unterordnung des Privatinteresses unter das allgemeine Wohl bestimmt: Kollidieren die Interessen der Schlachtenbesitzer mit denen der Schiffahrt, so gehen letztere vor [165]).

Auf die durch die Ruhrunternehmer wachgerufene Befürchtung der Regierung, es könnte durch eine schiffbare Emscher Essen oder Köln die Möglichkeit gesteigerter Ausfuhr erhalten, gab von Oven zu, daß dadurch der Absatz des Essener und kölnischen Holzes in „mehreren Gang" gebracht werkönne. Zur Beruhigung der Kammer aber erklärte er, die Aufnahmefähigkeit des holländischen Marktes an Kohle und Holz sei so groß, daß für die märkische Ausfuhr kein Nachteil entstände, zumal die Kompagnie ausschließlich mit märkischen Produkten handeln wolle und auf Essensche Waren bisher keine Reflexion gehabt hätte.

Nach Erledigung dieser Fragen trat man in die Besprechung der dreißig Artikel ein, die von Oven eingereicht hatte.

Von Ostau fand an den ersten sechs Punkten nichts auszusetzen, nur müsse die Gesellschaft allen entstehenden Schaden vergüten. Gegenüber dem regierungsseits geäußerten Verdacht etwaiger Unterschleife erklärte von Oven, ihre Schiffe könnten ebenso kontrolliert werden wie die Mülheimer: sollte sich je wider ihren Willen ein ungetreuer Schiffer

---

[164]) Eingesessene, die auf Grund des Herkommens oder urkundlicher Rechte verpflichtet waren, nur bei einer bestimmten Mühle mahlen zu lassen.

[165]) Ruhrrecht, Kap. IV, § 38, abgedruckt bei Scotti: IV. Nr. 2228.

auf Defraudationen betreten lassen, könnte er nach Vorschrift des Reglements bestraft werden.

Mit der von der Gesellschaft vorgeschlagenen Regelung der Wegeunterhaltung war die Regierung nicht einverstanden. Für das geringe Wegegeld konnten die Eingesessenen die Instandhaltung nicht übernehmen, da ihnen die Sorge für den Gahlenschen Kohlenweg große Beschwerden verursacht habe und noch verursache; es sei besser, wenn die Gesellschaft sich statt des Wegegeldes zur Lieferung des Holzes an die Eingesessenen bereit erklärte.

Von Oven lehnte die Holzlieferung wegen zu großer Umständlichkeit für die Kompagnie glatt ab. Da die Wege unter die einzelnen Dorfschaften schon zur Unterhaltung verteilt seien, wäre es dem Einzelnen viel leichter, selbst das Holz zur Ausbesserung sich zu verschaffen. Die Eingesessenen würden umso eher dazu bereit sein, als sie durch das Wegegeld und die Kohlenanfuhren wieder Einnahmen erzielten, auf die sie seit Einstellung des Gahlenschen Kohlentransportes hatten verzichten müssen.

Der nachträglich eingebrachte Vorschlag, das Magazin in Orsoy anlegen zu dürfen, rief wegen der zu befürchtenden Unterschleife Bedenklichkeiten hervor, die auch durch die bereitwillige Unterwerfung unter die Kontrolle der Akzise-Zollbeamten nicht behoben würden.

Eine Festsetzung des augenblicklichen Kohlenpreises als unverrückbare Taxe für die Dauer des Privilegs erklärte von Ostau nur dann als möglich, wenn die Kohlengewinnung sich nicht verteuerte. Sobald aber der Bergbau „difficiler" werden sollte, würden auch die Kosten etwas höher zu stehen kommen; allerdings würde hierbei mit Rücksicht auf die Steigerung der Ausfuhr alles „menagement" gebraucht werden müssen. Von Oven erwiderte, daß diese Bedingung der Kernpunkt des ganzen Unternehmens sei, deren Nichtbewilligung die Kompagnie zwänge, von ihrem Plan zurückzutreten, weil es gar zu riskant und ihren ganzen geplanten Handel in Holland verderben könnte, wenn die Kohlenpreise auf den Zechen über lang oder kurz in den vierzig Jahren gesteigert werden sollten.

Die Emschergesellschaft traf als Konkurrenten auf dem holländischen Markt die Mülheimer und Ruhrunternehmer an. Erstere hatten ihren Kohlenpreis unter den märkischen herabgedrückt, so daß sie allmählich der märkischen Ausfuhr sehr gefährlich wurden. Die Gesellschaft von Elsbruch & Co.

hatte sich den Verkaufspreis für den inländischen Absatz von der Regierung festsetzen lassen müssen mit der Bedingung, den Ueberschuß über 20 Stbr. an die königliche Kasse abzuführen [166]). Dadurch stand der Reingewinn für die Gesellschaft von vornherein fest. Für den auswärtigen Handel lag keine Bindung vor, so daß sie hier auf eigenes Risiko verkaufte. Gegen diese beiden scharfen Mitbewerber konnte das neue Ovensche Unternehmen nur bestehen, wenn es den Lieferungspreis der Kohle zum mindesten auf gleicher Höhe mit der Konkurrenz zu halten vermochte. Es kam aber für die Kompagnie, falls ihr Unternehmen Gewinn abwerfen sollte, alles darauf an, den durch den kürzeren Transportweg erzielten Vorsprung gegenüber der Mülheimer- und Ruhrkohle praktisch dahin auszuwerten, daß sie die Konkurrenz unterbot. Das war aber nur möglich, wenn sie den unveränderlichen Kohlenpreis als konstante Größe in ihre Rechnung einsetzen konnte. Blieb dagegen dieser Faktor für den Kaufmann die große Unbekannte, die ihren jeweiligen reellen Wert erst von dem Bergamt erhielt, so war in der Tat das Risiko des Unternehmens nicht tragbar.

Auf die Frage der Werbefreiheit antwortete die Regierung ebenfalls negativ, indem sie von Oven zu erkennen gab, daß die nachgesuchte Freiheit nur in soweit bewilligt werden könnte, als die betreffenden Mitglieder und Angestellten der Gesellschaft aus werbefreien Distrikten kämen [167]); die aus dem Regiments-Canton stammenden aber müßten sich, wenn sonst keine besonderen Ursachen für ihre Befreiung vorlägen, beim Regiment melden und um Abschied nachsuchen, bevor sie von der Kompagnie mit Sicherheit in Dienst genommen werden könnten.

Von Oven erschien diese Bedingung aber so wichtig, daß er erklärte, ohne vorherige Kommunikation mit seiner Kompagnie von dem Inhalt des Artikels nicht abgehen zu können.

Diese Forderung um Werbefreiheit läßt die Schwierigkeiten ahnen, mit denen Handel und Industrie in jener Zeit

---

[166]) Vergl. Kliche, Seite 83.

[167]) Die Grafschaft Mark war im Gegensatz zu Cleve nur teilweise — hauptsächlich die industriereichen Gebiete — von der Werbung befreit. Erst 1787 wurde sie ganz von Werbung und Enrollierung gegen jährliche Abgabe von 150 000 Tlrn. an die Rekrutenkasse befreit. (Büsching).

zu kämpfen hatten [168]). Die Kantonspflichtigkeit des 18. Jahrhunderts hemmte die Entwicklung privatwirtschaftlicher Unternehmen außerordentlich. Der ungestörte Aufbau, die Inangriffnahme des Betriebs und seine Aufrechterhaltung waren nicht möglich, wenn die Gesellschaft jeden Augenblick Gefahr lief, ihre Mitglieder oder Angestellten durch die Werbung zu verlieren. Die Emschergesellschaft konnte die Erfüllung ihrer billigen Forderung umsomehr erwarten, als auch die Ruhrgesellschaft dieses Privileg besaß.

In einer letzten Beanstandung beschränkte die Kammer die für alle Expeditionen nachgesuchte Stempel- und Portofreiheit auf diejenigen Korrespondenzen, die von der Gesellschaft mit der Kriegs- und Domänenkammer oder dem königlichen Bergamt geführt werden mußten [169]).

Das Resultat dieser mündlichen Verhandlungen zu Cleve hatte nicht sonderlich große Hoffnungen für ein Gelingen des Planes aufkommen lassen. Wichtige Forderungen waren von dem Regierungsvertreter abgelehnt, andere nur modifiziert zugestanden und seinerseits neue Sicherheiten verlangt worden. Der Glückwunsch, den Sternenberg von Oven zu seiner glücklichen Heimkehr aussprach [170]), „weil er sich so ritterlich gewehrt und soviel ausgerichtet, daß der Sache nicht mehr viel fehlt", kann nur als ein Höflichkeitsakt gewertet werden, der Optimismus dieses kühlen Rechners wäre anders völlig unberechtigt.

Die clevische Kammer hielt nach der Vernehmung von Ovens die Sache für soweit geklärt, daß sie ihren seit April von Berlin geforderten gutachtlichen Bericht unter dem 6. De-

---

[168]) Die Furcht vor der Enrollierung trieb die jungen Markaner scharenweise ins Ausland, ins benachbarte Bergische, wo in den gewerbereichsten Orten über die Hälfte der Bevölkerung aus märkisen Untertanen bestand. Erst als die ganze Fabrikgegend durch v. Heinitz für kantonfrei erklärt wurde, setzte ein starker Rückstrom der Arbeiter ein. (Vergl. Natorp a. a. O.).

[169]) Auch diese modifizierte Bewilligung bedeutete für die Kompagnie große finanzielle Ersparnis, da die Stempelsteuer seit 1765 auf eine ganze Reihe bisher stempelfrei gebliebener Verträge und Aktenstücke ausgedehnt war. Wie sehr Friedrich II. mit den Einnahmen aus der Stempelsteuer rechnete, beweist die Errichtung einer Hauptstempel- und Kartenkammer, der er die Verwaltung sämtlicher Stempeleinkünfte übertrug. (Riedel, S. 100).

[170]) Schreiben, datiert: Schwelm, den 10. Dez. 1773.

zember erstattete [171]). Dieser fiel günstiger aus, als von Oven nach dem Konferenzergebnis erwarten durfte. Die Kammer erklärte, obgleich sie nach wie vor an der praktischen Möglichkeit der Schiffbarmachung dieses „an sich kleinen" Flusses zweifle, was sie dem von Oven deutlich zu Gemüte geführt habe, so könne sie dennoch das Vorhaben nicht schlechthin von der Hand weisen. Es sei nicht zu leugnen, daß dadurch allerdings der Debit der märkischen Steinkohlen in auswärtige Lande wie auch der Holztransport befördert werden könne. Auch würden die königlichen Zollrevenuen und das Publikum dadurch mitprofitieren, ferner die märkischen Untertanen durch den Landtransport einen ziemlichen Verdienst wieder erlangen, den sie durch den aufgehobenen Galenschen Transport verloren.

Nach dieser wohlwollenden Beurteilung der Vorteile des Emscherprojektes, mit der die Kammer sich ganz die Ovensche Auffassung zu eigen machte, wies sie auch das Gutachten der Ruhrunternehmer als unzutreffend zurück. Durch eine Emscherschiffahrt könne der Ruhrfahrt keinerlei Nachteile erwachsen, weil zur Verhinderung unlauterer Machenschaften der Emscherunternehmer dieselben Vorkehrungen getroffen werden müßten, wie sie bei den Mülheimer Kohlen bereits festgesetzt seien [172]). Sollte der fremde Kohlentransport und der kölnisch-essenschen Holzversand dem diesseitigen Handel wider alles Vermuten nachteilig werden, könnte solches durch einen einzuführenden Impost auf die fremden Produkte gar füglich gehemmt werden.

Mit diesem Vorschlag hatte die Kammer ihr letztes Mißtrauen gegen das Ovensche Werk begraben und trat nun sogar als seine Fürsprecherin auf. Dieser Umschwung in der Haltung der Kammer aus kühler Reserve zur positiven Unterstützung ist auf den Einfluß des Kriegsrats Bernuth zurückzuführen, der sein Versprechen, das Unternehmen auf jede Weise zu unterstützen, redlich erfüllte.

Bezüglich ihrer Stellung zu den dreißig Artikeln des von Oven verwies die clevische Regierung auf das beiliegende Konferenzprotokoll. Auf die im Artikel 19 geforderte An-

[171]) Dem Bericht, der erst am 16. Dez. mit der fahrenden Post nach Berlin abging, lagen bei: 1. die Vorschläge und Eingaben des v. Oven, 2. das Gutachten der Ruhrunternehmer, 3. das Konferenz-Protokoll vom 2. Dez. 1773.

[172]) Die fremden Schiffe mußten sich einer Visitation unterwerfen und unterlagen, falls sie verbotene Waren führten, der Konfiskation.

lage eines Magazins zu Orsoy glaubte sie das Generaldirektorium besonders aufmerksam machen zu müssen, da diese Forderung eine genauere Ueberlegung und die vorsichtigste Bestimmung nötig machte. Die Entscheidung betreffs des Ruhrortschen Zolls überließ sie ganz dem Generaldirektorium, da sie sich in Zollfragen nicht für zuständig erklärte [173]).

Schließlich forderte die Kammer Anweisung aus Berlin, ob sie mit Kur-Köln und Essen in Konferenz treten und wie weit sie sich mit diesen Entrepreneurs einlassen solle oder nicht; eine Konferenz würde von kölnischer Seite aller Wahrscheinlichkeit nach durch den Grafen von Nesselrode beschickt werden, einen Mann, mit dem die Angelegenheit leicht zu regulieren sein würde.

Das ungünstige Ergebnis der Cleve-Konferenz hatte von Oven inzwischen nicht ruhen lassen. Unter dem 21. Dezember reichte er wiederum eine Eingabe an das Generaldirektorium ein, in der er zu den Beanstandungen der clevischen Regierung Stellung nahm.

Daß seine Vorschläge und Bedingungen noch einige Bedenklichkeiten hervorriefen, erschien ihm völlig unverständlich. Denn die königlichen Kassen trügen doch außer den durch etwaige Korrespondenz und Konferenz mit den auswärtigen Höfen verursachten Kosten keinerlei Risiko, sondern gewännen eine ansehnliche Summe aus den Bergwerksgefällen — ungefähr 1 Stbr. pro Gang — und den Rheinzollgefällen. Da trotzdem die clevische Kammer gegen einige Bedingungen Schwierigkeiten mache, die zum Teil der geplanten Handlung einen „gar zu merklichen Stoß geben" und der Gesellschaft die Ausführung des nützlichen Werkes sehr erschweren würden, müsse er zu den verschiedenen Punkten näher Stellung nehmen.

ad 1. Die Instandhaltung des Kohlenweges kann die Gesellschaft nicht übernehmen. Der Transportweg ist inzwischen zu einer ordentlichen Landstraße geworden, deren notwendige Unterhaltung im öffentlichen Interesse liegt. Durch die Gemeinden und Privatleute ist er leichter in Stand zu halten, als daß die Gesellschaft sich damit abgeben könne. Den

---

[173]) Die Kriegs- und Domänenkammer zu Cleve, aus dem Zusammenschluß von Kommissariat = Steuerbehörde und Amtskammer = Behörde für Domänensachen entstanden, verwaltete alle Forst-, Jagd-, Kontributions-, Akzise-, Salz-Bergwerksangelegenheiten. Die Zollsachen dagegen unterstanden einer besonderen Zolldirektion.

Untertanen ist außer dem vorgeschlagenen Wegegeld vielleicht eine Beihilfe aus den Wegekassen zu gewähren.

ad 2. Die Anlage eines Magazins ist unbedingt erforderlich, da die kleinen Schiffe oder sogen. Achens, deren man sich auf dem kleinen Emscherstrom nur bedienen kann, zum Kohlentransport auf dem Rhein nicht brauchbar sind [174]). Bis zur Verfrachtung in die Rheinschiffe müssen aber die Emscherkohlen vor den Unbilden der Witterung geschützt liegen. Ob das Magazin zu Alsum, an der Mündung der Emscher in den Rhein, oder etwas unterwärts zu Orsoy angelegt wird, ist völlig gleichgültig, da beide Orte im Clevischen liegen. Die Gesellschaft zieht Orsoy vor, einmal weil diese Gegend vor den Ueberschwemmungen des Rheins sicher ist, sodann auch weil Orsoy im Gegensatz zu Alsum ein Zoll- und Akziseamt hat, wodurch die Gefahr der Unterschleife auf ein Minimum beschränkt ist. Wenn den ausländischen Mülheimer Kohlen die freie Fahrt rheinabwärts und der Aufenthalt in dem Hafen zu Orsoy und anderswo gestattet wird, warum dann nicht so vielmehr ein Depot der inländischen zum auswärtigen Debit bestimmten Steinkohlen?

ad 3. Ruhrort wird bei der neuen Schiffahrt nicht berührt, da die Emschermündung mehr als eine Wegestunde unterhalb dieser Stadt liegt. Nun würde es dem Unternehmen verderblich sein, wenn die Gesellschaft mit ihrer aus der Emscher kommenden Ladung jedesmal stilliegen und einen besonderen Achen zur Abholung und Zurückbringung des Ruhrorter Zollbeamten den Rhein herauf senden müßte. Daher muß der Gesellschaft Freiheit vom Zoll auf dem Ruhrortschen Kontor bewilligt werden, umsomehr, als sämtliche übrigen rheinabwärts liegenden Zollkassen ein merkliches profitieren werden.

ad 4. Auf die Festsetzung des augenblicklichen Kohlenpreises für vierzig Jahre muß die Gesellschaft beharren, weil bei ihrem auswärtigen Handel die Käufer nicht durch Zwangsbestimmungen gewonnen, sondern nur durch civile Behandlung angelockt werden. Bei der geringsten Preiserhöhung würde Absatzstockung eintreten, wodurch der ganze Handel von selbst zerfallen müßte. Da die Gesellschaft die Kohlen

---

[174]) Die Ladefähigkeit der kleinsten Rheinschiffe schwankte zwischen 3—4000 Ztrn. = 150—200 Tonnen. Die Durchschnittsladung der Ruhrschiffe betrug 600 Ztr. = 30 To., hinter der die Ladefähigkeit des mittelmäßigen Emscherachens noch weit zurückblieb.

von solchen Zechen nehmen will, die bisher zur Ruhr noch nicht geliefert und somit wenig oder gar keinen Betrieb haben, werden sich diese des neuen Debits nur freuen [175]). Sollte aber das Bergamt in Zukunft beweisen können, daß die Kohlenförderung mehr koste als jetzt, — ihrer Vermutung nach stünde eine Lohnerhöhung auf den hiesigen Bergwerken während der nächsten vierzig Jahre nicht zu erwarten (!) — will man sich alsdann eine leidliche Erhöhung des Kohlenpreises gefallen lassen.

ad 5. Die nachgesuchte Freiheit von Kriegsdiensten muß — so lebt man der alleruntertänigsten Zuversicht — wenigstens den Mitgliedern der Gesellschaft und deren Söhnen sowie den Buchhaltern und Rechnungsführern gewährt werden. Die Handlung kann nicht gehörig betrieben werden und müßte in die größte Konfusion geraten, wenn über kurz oder lang der eine oder andere ihr entrissen und zu Kriegsdiensten eingezogen werden sollte. Wenn die Gesellschaft ihre Mitglieder und Angestellten sämtlich aus werbefreien Distrikten nehmen könnte, wäre ihre Forderung doch ganz überflüssig gewesen [176]).

ad 6. Mit der modifizierten Bewilligung der Portofreiheit erklärt sich die Kompagnie einverstanden, sie bittet aber um den Gebrauch eines königlichen Siegels, um mit den Postämtern außer Disput zu bleiben.

Diese Eingabe von Ovens war mit der reitenden Post nach Berlin abgegangen und dort gleichzeitig mit dem Kammerbericht eingetroffen. Dem König wurde über das Emscherprojekt Vortrag gehalten, worauf das Generaldirektorium unter dem 4. Januar in breiter Ausführung seine Stellungnahme der clevischen Kammer mitteilte.

Der Bericht über die Probefahrt wurde als viel zu generell bezeichnet, als daß man daraus von der Praktikabilität, die Emscher navigabel zu machen, überzeugt würde. Bevor preußischerseits mit Köln und Essen in Korrespondenz getreten oder Kommissionen eingesetzt werden könnten, wollte das Generaldirektorium vergewissert werden, ob von Oven und dessen Gesellschaft auch des Vermögens seien, die erforderlichen Dämme, Durchstiche, Kribben und Schleusen auf ihre eigenen Kosten anzulegen. Die Kammer wurde angewiesen, sich von dem v. Oven die Mitglieder der Gesell-

[175]) und gern in eine Preisfestsetzung einwilligen — so spekuliert von Oven.

[176]) Damit wandte sich von Oven scharf gegen die Stellungnahme von Ostaus in dieser Frage. (s. Seite ).

schaft namhaft machen zu lassen und sich nach deren Vermögensumständen zu erkundigen.

Dieses ängstliche Bemühen, Klarheit über die Vermögensverhältnisse der Kompagnie zu erhalten, ist ein typischer Zug merkantilistischer Politik, die vor allem auf Heranziehung und Sicherstellung des Kapitals bedacht war. Hinzu kam, daß von Oven selbst durch seine Geheimhaltung der Gesellschafter in Berlin Befürchtungen hinsichtlich der Kapitalaufbringung wachrufen mußte. Im Generaldirektorium liefen zu Dutzenden Vorschläge und Pläne ein, die alle vom Unternehmungsgeist des preußischen Königs ihre Durchführung erhofften. Es war zu natürlich, daß unter diesen Plänemachern neben reellen Geschäftsleuten auch weniger zuverlässige Elemente waren, Schwindler und Betrüger, denen gegenüber der König auf der Hut sein mußte. Friedrich II. selbst sprach von ihnen als von müßigen Tunichtguten, die man unter dem Namen Projektemacher kennt. „Ein Fürst hat allen Grund, gegen alle ihre schlechten Anpreisungen auf der Hut zu sein; unaufhörlich schieben sie das Interesse des Königs vor, und bei reiflicher Ueberlegung kommt alles auf Verlust und Schaden hinaus“ [177]).

Daß von Oven, der Steuereinnehmer a. D., nicht zu diesen skrupellosen Plänemachern gehörte, unterliegt, soweit uns seine Persönlichkeit bisher bekannt geworden ist, keinem Zweifel. Seine Weigerung, die Mitglieder zu nennen, die nur der Furcht vor den Treibereien der Konkurrenz, vor allem der Ruhrunternehmer entsprang, konnte allerdings in Berlin jene Befürchtungen hervorrufen, die alle Vorsichtsmaßregeln erforderten.

Die Bedingungen der Gesellschaft erklärte das Generaldirektorium zum Teil als „garnicht deconcedendis“, andere bedürften noch einer Modifikation. Berlin ging in seinen Beanstandungen weit über die Einwände und Abstriche hinaus, die die clevische Regierung in der Konferenzverhandlung gemacht hatte. Die wichtigsten Forderungen der dreißig Artikel wurden glatt abgelehnt, bei den meisten übrigen Einschränkungen erhoben oder ihre Bewilligung von neuen Forderungen abhängig gemacht. Nur gegen die Angebote der Kompagnie wurde „nichts zu erinnern“ gefunden und einige Selbstverständlichkeiten, wie zum Beispiel die Anlage eines Magazins „allergnädigst“ bewilligt.

---

[177]) Vergl. Koser, Band II, Seite 192.

Die vier Hauptforderungen von Ovens, mit deren Bewilligung sein Unternehmen stand und fiel, die freie Auswahl der Zechen, Preisfestsetzung für die Dauer des Privilegs, Werbefreiheit und den von der Gesellschaft vorgeschlagenen Modus der Wegeunterhaltung lehnte das Generaldirektorium rundweg ab. Damit ging Berlin noch weiter als die Regierung zu Cleve, die doch die Forderung der Auswahl der Zechen ohne Kritik hatte durchgehen lassen. Selbst Bernuth erschien dies Verlangen als zu weitgehend: „Ich bin mit Ihnen der Meinung, daß der Kompagnie die Auswahl der Zechen akkordiert werden muß" schrieb er an v. Oven [178]). Aber selbst den Ruhrunternehmern, die „expresse" darauf bestanden hatten, war es abgeschlagen worden, nach Bernuths Angabe auf Betreiben des Bergamts zu Hagen, das dieses, obgleich zu eigenem Schaden „insinuiert" hat.

Diese zu weit gehende Forderung des Generaldirektoriums entsprang derselben ängstlichen Bevormundung, die auch eine Preisfestsetzung für vierzig Jahre ablehnte.

Die Preisbildung im Bergbau, die jährlich durch das Bergamt geregelt wurde, war, soweit eben möglich, eine einheitliche. Diese Tendenz zur einheitlichen Zusammenfassung innerhalb eines Bezirkes wurde durch die schlechten Transportverhältnisse begünstigt: jeder Transportvorsprung, den ein Grubenbezirk vor dem andern besaß, hatte die Beherrschung eines bestimmten Absatzgebietes zur Folge. Das System der wohlwollenden Bevormundung des Direktionsprinzips im 18. Jahrhundert suchte aber gerade die Herrschaft eines Produktionszweiges der Wirtschaft auf Kosten des Schwächeren, unter ungünstigeren Bedingungen Arbeitenden zu verhindern durch ängstliche Ueberwachung der Förderung und des Absatzes. „Der Schwächere wird etwas begünstigt, der Stärkere zurückgehalten, und so die Preise nach den Gestehungskosten des Schwächeren reguliert" [179]). Eine Festlegung des Kohlenpreises für Jahrzehnte im voraus mußte — vom Staat aus gesehen — die stärkste Störung seiner Direktionsbestrebungen bedeuten, die durch eine den jeweiligen Verhältnissen angepaßte Preisgestaltung den größten Nutzen für die Wirtschaft zu erzielen suchten.

Eine Begründung seiner ablehnenden Haltung in diesen beiden Fragen gab das Generaldirektorium ebensowenig wie

---

[178]) Schreiben, datiert: Cleve, den 25. 2. 1774.
[179]) Vergl. Gothein, Der Bergbau, Seite 309 ff.

bei der Verweigerung der Werbefreiheit; dagegen wurde die Herstellung und Instandhaltung des Kohlenweges durch die Gesellschaft mit der Rücksichtnahme auf die anwohnenden Untertanen gefordert, denen diese Last umsoweniger von neuem aufgebürdet werden dürfe, als dadurch vor kurzem verschiedene Untertanen ruiniert worden seien. Durch deren „gegründete querelen" hatte das Generaldirektorium sich vor nehmlich veranlaßt gesehen, den Transport nach Gahlen aufzuheben und die märkischen Kohlen auf der Ruhr transportieren zu lassen. Da die Kompagnie hauptsächlich den Vorteil aus der Entreprise zöge, müsse sie auch auf ihre Kosten die Kohlenwege herstellen und unterhalten, dann erst könne auch das Nötige wegen des Wegegeldes reguliert werden, das die Gesellschaft von fremden Fuhrwerken erheben wollte.

Das Versprechen, in Cleve keine märkischen Kohlen abzusetzen, genügte Berlin nicht. Man verlangte von der Kompagnie die ausdrückliche Versicherung, auch keine Essenschen und andere ausländische Kohlen auf der Emscher und dem Rhein zu transportieren oder sie etwa sogar im Lande selbst zu verkaufen. Die von den Ruhrunternehmern geäußerte Besorgnis, es könnte auf der Emscher leicht Essensche Kohle beigeladen und durch den wohlfeilen Transport und Verkaufspreis die märkische Kohlenausfuhr zu Grunde gerichtet werden, hielt das Generaldirektorium „aller Attention" wert. Es müßten daher durch die nötigen Vorkehrungen — wie Einführung von Ladescheinen und Anstellung von Aufsichtspersonal, die auf Kosten der Kompagnie zu geschehen hätte — alle Unterschleife „koupiert" werden.

Der Zeitpunkt von vierzig Jahren erschien Berlin zu lange hinausgesetzt, das Privileg könnte höchstens für dreißig Jahre bewilligt werden. Dazu verlangte das Generaldirektorium, daß ihm der Transport der märkischen Kohlen auf der Emscher für die Provinzen Cleve und Meurs selbst vorbehalten bleiben müsse, „falls solcher nach Ablauf der den Ruhrunternehmern jetzt erteilten Octroy diensam gefunden werden möchte".

Dieser Vorbehalt seitens des Staates versetzte dem Unternehmen den stärksten Schlag.

Der auf zwanzig Jahre lautende Vertrag [180]) der Ruhrunternehmer, der seit August 1771 lief, wurde — wenn noch im Jahre 1774 der Vertrag mit der Emscherkompagnie zu-

[180]) Vergl. Kliche, Seite 83.

stande kam, nach siebzehn Jahren hinfällig. Dann würde sogleich der Staat als Konkurrenz der Ovenschen Gesellschaft auf der Emscher auftreten, für die restlichen dreizehn Jahre wäre damit praktisch das Privilegium exclusivum illusorisch geworden.

Von Oven wies denn auch dieses staatliche Reservat schroff zurück [181]). Der ganze Handel würde plötzlich ruiniert sein, da die Kompagnie dem Staat als Konkurrenten gegenüber ihre Kohlenlieferanten und Fuhrleute verlöre. Denn sobald das Privileg der Ruhrunternehmer erloschen sei, könnten diejenigen Zechen, von denen die Kompagnie ihre Kohlen erhielte, zur Lieferung für Cleve bestimmt werden; sodann müßten die Untertanen, welche die Gesellschaft zum Landtransport anstellen wollte, den Transport für Cleve entweder auf landesherrlichen Befehl oder freiwillig verrichten. Auch wäre eine ungehinderte Schiffahrt sehr in Frage gestellt; denn wenn sich zwei Schiffe auf der Emscher — die nicht überall die Breite haben kann, daß zwei Achens aneinander vorbeipassieren können — begegnen, so müßten allerlei Dispute entstehen, wobei der Landesherr und der inländische Absatz immer den Vorzug erhielten.

Die Artikel mit weniger wichtigen Forderungen wie Unterstützung seitens der königlichen Beamten, unbeschränkte Mitgliederzahl, Portofreiheit für die Korrespondenz mit den Behörden, gingen ohne Beanstandung der Berliner Regierung durch.

Was die geplanten Arbeiten an und auf der Emscher, die Begradigung des Flußlaufes sowie die Anlage von Schleusen betraf, mußte sich die Gesellschaft verpflichten, den Grundeigentümern und Mühlenbesitzern allen entstehenden Schaden zu ersetzen.

Wegen der nachgesuchten Anlage eines Leinpfades entschied Berlin dahin, daß er der Gesellschaft zwar gestattet werden müsse, nur solle die Kammer pflichtmäßig berichten, ob die Eigentümer der anliegenden Ländereien das Terrain zum Leinpfad unentgeltlich hergeben müßten. Damit wurde die letzte Entscheidung dieser Frage auf juristisches Gebiet hinübergespielt. Der Kompagnie mußte allerdings ein Leinpfad gestattet werden, weil ohne ihn eine Schiffahrt in jener Zeit überhaupt nicht hätte aufgenommen werden können. Nur talwärts fuhren die Schiffe frei als Selbstfahrer

---

[181]) Schreiben an Bernuth vom 21. 2. 1774.

d. h. unabhängig vom Ufer, flußaufwärts aber und bei starkem Gegenwind auch stromabwärts mußte der Lastkahn vom Ufer aus durch die Zugkraft von Menschen oder Tieren getreidelt d. h. gezogen werden. Als Grundlage für die Erzeugung dieser Kraft von ganz geringer „Motorenstärke" war ein freier, guterhaltener Streifen Land längs des Ufers unerläßlich. Die unentgeltliche Hergabe dieses Landstreifens konnte von den Grundbesitzern nicht verlangt werden. Zwar gehörte nach altem deutschen Recht der Leinpfad zu den Regalien [182]) d. h. landesherrliche Aufsicht wachte darüber, daß der Pfad für den öffentlichen Verkehr in gutem Zustand erhalten blieb; aber dies Regal begründete kein Eigentumsrecht, ganz abgesehen davon, daß der Leinpfad an der Emscher noch gar nicht vorhanden war. Aus der Tatsache des Leinpfadregals also konnte eine entschädigungslose Hergabe des Landes nicht gefordert werden. Aber auch die uns schon bekannte Tatsache, daß die Ufer öffentlicher Flüsse Regalien waren, gab dem Staat keinen Rechtsanspruch auf unentgeltliche Herausgabe des Uferstreifens. Die Ufer waren nur insoweit Regalien, als die Untertanen nicht nach ihrem Belieben damit schalten und walten durften, sondern alle Umgestaltung und Veränderung unterlag der landesherrlichen Aufsicht. Hieraus folgte aber nicht, daß die Untertanen die Arbeiten und Anlagen. die der Landesherr ausführen ließ, bezahlen bezw. ihr Eigentum ohne Entschädigung dafür abtreten sollten. Diese Rechtslage mußte dem Generaldirektorium bekannt sein. Wenn es trotzdem die Frage stellt, ob die Eigentümer nicht zur unentgeltlichen Hergabe verbunden seien, dürfen wir daraus schließen, daß Berlin in dieser Frage Schwierigkeiten machen und nicht ohne weiteres mit einer Entschädigung der Eigentümer durch den Staat sich einverstanden erklären würde. Daß andererseits die Grundbesitzer einer entschädigungslosen Enteignung den heftigsten Widerstand entgegensetzen würden, stand zu erwarten. Vielleicht würde der Staat auch versuchen, der Kompagnie die Abfindung aufzubürden, was das Gelingen des ganzen Unternehmens nur immer aussichtsloser gestalten mußte.

Die den Ruhrunternehmern bewilligte Freiheit von den Rheinzöllen wurde auch der Emschergenossenschaft zugestanden, die außerdem den Zoll zu Ruhrort nicht erlegen brauchte, wenn sie dieses Kontor nicht berührte.

---

[182]) Vergl. Cancrin, Abhandlung 14, § 29.

Der Entscheid betreffs des Emscherzolls fiel reichlich orakelhaft aus: „Es wird künftig darauf bestanden werden, daß, falls nicht schon jetzt Zoll- und andere Abgaben auf der Emscher in fremde Territoris eingeführt werden, solche auch fürderhin nicht stattfinden". Der Sinn dieser dunklen Formulierung kann nur der sein, daß der Staat tatsächlich keinen direkten Profit aus der Emscherschiffahrt in Gestalt eines Zolls einstecken wollte, was auch aus dem Nachsatz gefolgert werden darf: „Nur kann die Kompagnie sich nicht entziehen, für das ansehnliche Privileg entweder für jeden Gang Kohlen oder überhaupt jährlich für diesen Privattransport eine billige Recognition zu erlegen".

Dieses Anersinnen mußte von der Kompagnie als reichlich unverschämt empfunden werden, was von Oven auch unverhüllt später in seiner Antwort zum Ausdruck brachte.

Das von der Gesellschaft geforderte Schleusengeld von dreißig bezw. zehn Stbrn. erschien Berlin zu hoch angesetzt [183]). Die Kompagnie müßte diese Sätze nach Erwägung aller Umstände und nach Proportion der erforderlichen Kosten billigmäßig zu bestimmen suchen. Falls der Bau noch weiterer Schleusen nötig sein würde, mußte zuvor Anzeige gemacht und die Erlaubnis dazu eingeholt werden. Die Bekanntmachung des Privilegs in den „Duisburger wöchentlichen Anzeigen" hat auf Kosten der Gesellschaft zu geschehen, die auch die Abänderung der Brücken auf eigene Rechnung ausführen läßt.

In Sachen der märkischen Holzausfuhr sollte die Kammer — eine Wirkung des Gutachtens der Ruhrunternehmer — zuvor den Bericht des clevisch-märkischen Forstamtes einholen, ob der Gesellschaft der Transport des Essenschen und kölnischen Holzes ohne Schaden für den märkischen Debit gestattet werden könnte.

Endlich forderte Berlin von der Kammer genaue Nachricht über das Kohlenquantum, das die Kompagnie auf der Emscher und dem Rhein jährlich verladen wolle, sowie über den Preis, den ein Gang Kohlen einschließlich aller Kosten bis Alsum oder Ruhrort erfordern würde.

Von Oven erfuhr von dem Berliner Entscheid zuerst durch den Korrespondenten der Gesellschaft, den Kriegsrat Ber-

---

[183]) Die Schleusengelder auf der Ruhr waren bei Hof wie folgt approbiert: Für jedes talwärtsgehende Schiff 40 Stbr., für jedes bergwärtsgehende 30 Stbr., für ein leeres 10 Stbr. (Bernuth an von Oven, 25. 2. 1774).

nuth, der nach dem Inhalt des weitläufigen Reskripts schlechte Hoffnung für einen Fortgang des Unternehmens sah [184]).

Anfang Februar erhielt von Oven die offizielle Mitteilung der Regierung zu Cleve, daß der König ein Reskript erlassen, zu dessen Bedingungen die Kompagnie sich zu äußern hätte.

Wenige Tage vorher [185]) hatte Sternenberg eine Abschrift des Berliner Originals von Oven zugeschickt, um ihm zu zeigen, daß er „echte Korrespondenten" habe. Er teilte die Ansicht Bernuths, daß die Resolution nicht „komplett favorable" ausgefallen, „allein sie ist auch so schlecht nicht, daß man dabei verzagen dürfte". Sternenberg hielt die Wegeunterhaltung für den schwierigsten aller Punkte, der imstande sei, das ganze Projekt rückgängig zu machen. Er hatte deshalb die Möglichkeit erwogen, die Unterhaltung selber zu übernehmen, der Modus dazu müsse zwischen ihnen mündlich genauer überlegt und festgesetzt werden; von Oven sollte sich inzwischen nach dem bisherigen Ertrag des Wegegeldes erkundigen und darauf spekulieren, ob nicht der Distrikt von der Mahler-Brücke an bis hinter Eickel einigen Mehrstbeerbten zur Unterhaltung zu akkordieren sei.

Eine Unterredung über diese Fragen kam bis Ende Februar nicht zustande. Sternenberg erklärte in einem Brief [186]) an v. Oven: „Auch ohne nähere Unterredung wissen Sie an unseren Korrespondenten zu schreiben, um ihn zu sondieren, ob er auch noch gern das Bewußte [187]) annehmen und uns dagegen wieder dienlich sein wolle".

Dieses sondierende Schreiben des von Oven ging unter dem 21. Februar an Bernuth ab. Von Oven stellte darin fest, daß das Berliner Schreiben garnicht dahin eingerichtet sei, einen unternehmenden Geist zu einem Versuch aufzumuntern, der, abgesehen von dem Nutzen für die königlichen Kassen, vielen Leuten vorteilhaft und nur den Unternehmern im Falle des Nichtgelingens nachteilig wäre. Er würde sich bei den vielen Schwierigkeiten, die man der Kompagnie in den Weg lege, keinen Augenblick bedacht haben, sich des ganzen Projektes zu entsagen, wenn nicht einige aus der Gesellschaft glaubten, der Hof würde auf eine nähere Remonstration

---

[184]) Schreiben, datiert: Cleve, den 18. 1. 1774.
[185]) Schreiben, datiert vom 31. 1. 1774.
[186]) datiert: Hattingen, den 10. 2. 1774.
[187]) Die Zuwendungen der Gesellschaft, durch die sich auf eine „reelle Art" dankbar erzeigte.

hin den Beschluß ändern und ihren Vorschlägen und Bedingungen Gehör geben. Diese Hoffnung der Gesellschafter stützte sich auf den Eingang des Berliner Reskriptes, in welchem das Generaldirektorium erklärt, daß man es sehr gern sehen würde, wenn die Emscher zur Vermehrung des Handels und des Nahrungsstandes für die clevisch-märkischen Provinzen schiffbar gemacht werden könne. Vor allem aber würde — nach von Ovens Meinung — eine tatkräftige Unterstützung seitens der clevischen Kammer die Aussichten auf eine Aenderung der Berliner Bestimmungen außerordentlich steigern. Auf die Art, wie der Hof sich geäußert, könne die Gesellschaft unmöglich eingehen. „Schade, daß durch unzeitige Einschränkungen und Zwang manches heilsame Vorhaben unterbleiben muß. Unser Land scheint diesem Schicksal fast mehr als andere Länder unterworfen zu sein, und eben deshalb sieht man in anderen Provinzen den Handel in weit größerem Flor."

Diese deutliche Sprache des tief enttäuschten von Oven weist über ihre Zeit hinaus: seine Worte sind ein einziger Protest gegen die zu weit gehende Bevormundung und Kontrolle der Wirtschaft durch den Staat, sie enthalten eine scharfe Verurteilung und Abwehr der im Vergleich zu den übrigen Landesteilen immer noch stiefmütterlichen Behandlung des Westens. Es spricht aus seinen Worten der Groll eines Mannes, der etwas von dem Hochgefühl in sich trug, das jede Lösung einer großen Aufgabe dem Ausführenden schenkt, der aber an dieser an sich möglichen Lösung durch widrige Umstände gehindert wird.

Seinem Brief legte von Oven ein umfangreiches Schreiben bei, in dem er die vorläufigen Gedanken der Kompagnie zu dem Berliner Entscheid darlegte und Bernuth anheimstellte, von seinem Inhalt beim Kammerkollegium Gebrauch zu machen.

Eine Namhaftmachung der Gesellschafter wurde vor der Erteilung des Privilegs verweigert; denn, wurde aus dem Unternehmen nichts, konnte es gleichgültig sein, ob man in Berlin die Mitglieder kannte oder nicht, zudem wollten die ausländischen Mitglieder ihrer Landsleute wegen noch nicht genannt sein. Ebenso lehnte die Kompagnie vom kaufmännischen Standpunkt aus die Aufdeckung ihrer Vermögensverhältnisse ab. „Ohne Not wird ein kluger Mann sein Vermögen, ob groß oder klein, nicht bloßlegen." Etwas anderes wäre es, wenn man einen Beitrag oder Vorschuß aus den

königlichen Kassen verlangte[188]), dann wäre man allerdings zur Angabe des Vermögens oder Stellung einer Kaution verpflichtet. Wenn die Gesellschaft das Werk nicht ausführen könne, so litte doch kein Berliner, am allerwenigsten aber die königlichen Kassen darunter.

Auch eine nähere Spezifikation wies die Gesellschaft als eine zu starke Zumutung zurück, da das aufzubringende Kapital ihr eigenes Geld sei.

Ihre Hauptforderungen, wie das Privileg auf vierzig Jahre, freie Auswahl der Zechen[189]), Preisfestsetzung, Werbefreiheit, Befreiung von Arrest für ihre Schiffe[190]) hielt die Kompagnie unbeugsam aufrecht. Dagegen wies sie sämtliche Berliner Bedingungen auf das bestimmteste zurück, jedoch nicht ohne in wichtigen Punkten, wie bei der Wegeunterhaltung und der verlangten billigen Rekognition den Willen zu einer beide Teile befriedigenden Lösung zu zeigen[191]).

Zur Regelung der Leinpfadfrage erklärte die Gesellschaft, daß sich die unentgeltliche Bewilligung von selbst verstände, wie es auch noch neulich auf der Ruhr bestimmt worden sei.

Nähere Angaben über die Höhe des Kohlenquantums zu machen, das jährlich auf der Emscher verladen werden sollte, war die Gesellschaft nicht in der Lage, da hierbei die Transportmöglichkeiten und vor allem die ständig schwankenden Markt- und Absatzverhältnisse eine große Rolle spielten. Die Gesellschaft rechnete aber mit einem Mindestsatz von jährlich 60 000 Gang, wodurch der königlichen Kasse — da von jedem Gang 1 Stbr. als Zehnt erhoben werden sollte[192]) — eine Einnahme von 1000 Rtlr., den Untertanen

[188]) Den Ruhrunternehmern war ein Vorschuß von 2—5000 Tlr. zu 5% bewilligt worden.

[189]) Von Oven erklärte hierzu, die Gesellschaft bewiese schon genug Entgegenkommen, wenn die Zechen, die bisher für das Ruhrorter Magazin geliefert hätten, ausgenommen werden sollten, wodurch Ruhrort keinerlei Nachteil erlitte.

[190]) Diese Forderung begründete von Oven damit, daß die Exemtion von Arresten auch anderen privilegierten Handelsgesellschaften bewilligt sei.

[191]) Das Wegegeld, das jährlich ein paar hundert Reichstaler aufbringen würde, dürfte nach von Ovens Meinung den Untertanen die Kosten der Wegeunterhaltung ersetzen, zumal diese Landstraße unterhalten werden müsse, wenn nicht aller Handel eingehen sollte. Statt der Rekognition war die Gesellschaft nicht abgeneigt, die Rheinzölle in bestimmter Höhe jährlich zu akkordieren.

[192]) Von den Ruhrunternehmern wurde 1 Stbr. pro Gang oder jährlich 500 Rtlr. ohne die Zollabgaben verlangt.

aber ein Verdienst von jährlich 6—7000 Rtlr. zufließen würde, was lauter „fremdes ins Land gezogenes Geld" wäre. Wie hoch sich ein Gang Kohlen bis auf den Rhein stellen würde, war nicht zu bestimmen, da die einzelnen Unkosten im voraus nicht genau verrechnet werden konnten[193]).

Zum Schluß ihrer Eingabe drohte die Kompagnie, falls der Hof nicht seinen Entschluß ändere, unter Verlust der schon angewandten Kosten eher auf das ganze Projekt zu verzichten als sich einem „offenbaren Ruin" auszusetzen.

In seiner Antwort[194]) an v. Oven stellte Bernuth mit Bedauern fest, daß die Ruhrschiffahrt mit der Schiffahrt auf der Emscher gleiches Schicksal habe, da der Plan der Ruhrunternehmer auch nicht genehmigt sei, so daß der Schleusenbau auf der Ruhr noch in weitem Felde stehe[195]). Die Stellungnahme der Kompagnie zu der Berliner Resolution fand Bernuths volle Billigung. Allerdings war er nicht von allen Forderungen, deren sachliche Berechtigung er ohne weiteres zugab, überzeugt, daß sie in Berlin sich durchsetzen würden[196]). Da aber der Hof die Schiffbarmachung der Emscher wünsche, und trotzdem in die Ovensche Kompagnie Zweifel setzte — nach Bernuths Meinung waren diese durch separate Handbriefe wachgerufen — riet er von Oven, eine begründete Antwort der abgeschlagenen Bedingungen unter Umgehung (!) der clevischen Kammer unmittelbar nach Berlin abzuschicken. Bernuth fürchtete nicht ohne Grund, daß, wenn die Kompagnie ihre Eingabe der Kammer zur Weitergabe nach Berlin übersandte, diese sich weigern würde, von den Berliner Bedingungen abzugehen und zugunsten der Gesellschaft zu sprechen. Wenn sie aber — so argumentierte Bernuth richtig — von Berlin aufgefordert wurde, über die Eingabe des von Oven ihr Gutachten abzugeben, konnte sie sich kühner erklären. Vor allem war dann Bernuth selber die Möglichkeit gegeben, der Kompagnie tätig zu assistieren, dadurch, daß er den Inhalt des amtlichen Gutachtens selbst redigierte.

---

[193]) Den Ruhrunternehmern kam ein Gang Kohlen bis Ruhrort auf 20 Stbr. zu stehen. (Vergl. Kliche, S. 82).

[194]) Schreiben, datiert: 25. II. 1774.

[195]) Die Eigentümer der Schlachten sollten die Schleusen auf eigene Kosten erbauen, was sie aus Kapitalmangel oder fehlender Einsicht in die Zweckmäßigkeit einer Ruhrschiffahrt verweigerten.

[196]) Bei der Frage der Rheinzölle und der Werbefreiheit deutete er vorsichtig an, daß diese Bedingungen wohl schwerlich zu erlangen sein würden.

Dieser Vorschlag Bernuths fand die Zustimmung Sternenbergs, der aber bei dieser wichtigen Entscheidung nicht selbständig vorgehen, sondern auch die übrigen Mitglieder zu Rate ziehen wollte. Er hatte deshalb seinen Bruder nach Holland geschickt, um die Meinung der dortigen Mitglieder einzuholen. Da ihr Entscheid nicht vor vier Wochen zurück sein konnte, sollte von Oven bei der Kammer um dreimonatige Bedenkzeit bitten [197]). Diese Frist wurde von der Kammer gewährt. Nach Verlauf des Vierteljahres teilte Sternenberg unter dem 12. August 1774 von Oven mit, daß die Kompagnie beschlossen habe, auf das ganze Projekt zu verzichten, da sie nunmehr auf der Ruhr ihr Vorhaben ohne Schikane ausführen könne [198]). Die Mitglieder der Gesellschaft dürfte man nicht für Windbeutel halten, weil sie jetzt eine ihnen grundlos schwer gemachte Sache liegen ließen. „Wir haben etwas gesucht, das zum Besten des Landes und zur Aufnahme des Commercii gereicht hätte, wenn man uns willfahret." Persönlich gab Sternenberg den Gedanken nicht auf, seine Vorstellungen später wieder erneuern zu können. In der Hoffnung auf die Wiedererneuerung ihres Gesuches und einen besseren Erfolg schied er von seinem treuen Mitarbeiter.

Diesen Beschluß der Gesellschaft teilte von Oven durch folgendes Schriftstück der Regierung unter dem 23. August 1774 mit:

Allerdurchlauchtigster, Großmächtigster König,

Allergnädigster König und Herr!

Auf die von mir, den Gliedern der Gesellschaft geschehene Bekanntmachung des allergnädigsten Reskripti d. d. Berlin den 4. Jan. a. c. haben sich dieselben nunmehro dahin erklärt, daß, da es Ew. Majestät allergnädigst nicht gefallen, die conditiones zu bewilligen, unter welchen sie die Schifbarmachung des Emscherflusses zu übernommen offerieret und zustande zu bringen verhoffet, die in höchstgedachtem Reskriptos enthaltene Resolutiones aber ihnen die ausführung dieses Werks sowohl als den über diesen Strom intendierten

---

[197]) Schreiben, datiert: 21. III. 1774.

[198]) Da den Schlachtenbesitzern die Schleusengelder zufließen sollte, ihnen zudem von der clevischen Kammer Vorschüsse und Darlehen in Aussicht gestellt waren, hatten sie den Schleusenbau übernommen, so daß der Ruhrfahrt kein Hindernis mehr im Wege stand. (Vergl. Kliche, S. 141).

Kohlendebits außer Landes gänzlich unmöglich machten, sie auf das ganze Projekt renunciren müssen.

Ich habe also dieses alleruntertänigst hierdurch berichten sollen und ersterbe in tiefster Submission

Euer Königl. Majestät
allerunterthänigster
von Oven.

Trotz der relativ günstigen Bedingungen, die von Oven 1773 für seinen Plan vorfand, hatte er ihn dennoch nicht durchsetzen können. In dem Kampf gegen den zweifachen Gegner, gegen Ruhrkonkurrenz und Fiskus war er von vornherein der Schwächere gewesen. Der Plan einer Emscherschiffahrt, aus dem Erfolg der benachbarten Ruhrschiffahrt geboren, wurde zu einem großen Teil von den Trägern jenes Unternehmens vereitelt. In der Hauptsache aber war für das Scheitern des Ovenschen Gedankens der Staat verantwortlich, dessen Forderungen dem Privatkapital die Ausführung des Werkes unmöglich machten.

Der Wirtschaftshistoriker kann auf die Betrachtung auch des Erfolglosen, der Projekte, die unausgeführt bleiben, nicht verzichten. Ihr Schicksal läßt ihn am besten jene Zeitverhältnisse erkennen und ihre einzelnen Züge genauer verfolgen, während man sie sonst einfach als gegebene Tatsachen hinnimmt. Vor allem vermag er an ihnen die Kraft zu ermessen, mit der neue Ideen auftreten und vorstoßen, und dieses Spiel der Kräfte auf eng begrenztem Raum zu beobachten, ihr Auf und Ab, das Ringen des neuen Gedankens mit den falsch oder gar nicht berechneten Widerständen aufzudecken, ist für ihn von hohem Reiz, wenn auch der Gedanke selbst keine Gestaltung erfahren hat.

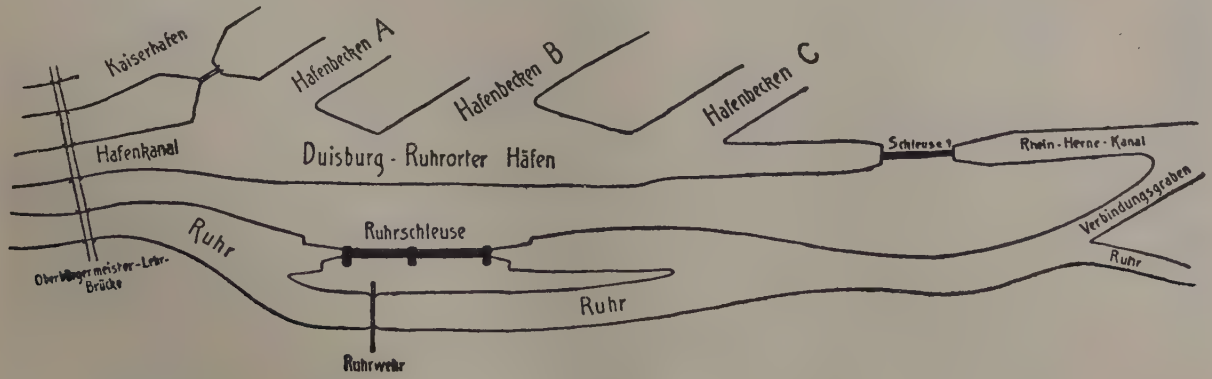
Der Flußlauf der Emscher mit ihrer neuen Mündung in den Rhein

Was dem 18. Jahrhundert zu schwer war, hat das 20. Jahrhundert in glänzender Weise zur Durchführung gebracht. Das Emschergebiet ist heute durch den Rhein-Herne-Kanal mit dem Rhein verbunden: Der Ovensche Gedanke ist in ungeahnter Weise verwirklicht worden. (Siehe Skizze auf Seite 109). Der Schiffahrt auf dem Rhein-Herne-Kanal ist durch eine zweite Mündung, die große Rhein-Ruhr-Schleuse, die im November 1926 dem Verkehr übergeben wurde, neue Entwicklungsmöglichkeit geschaffen. Kurz vor der ersten Mündung in die Ruhrorter Häfen zweigt ein Verbindungsgraben zur Ruhr ab, welcher, kanalisiert, als zweite Mündung des Rhein-Herne-Kanals benutzt wird. Dadurch tritt Mülheim a. d. Ruhr wieder in die Reihe der schiffahrttreibenden Städte. Ihre Schiffahrt aus dem 18. Jahrhundert, die infolge der immer ungebärdiger werdenden Ruhr einging, lebt nunmehr in moderner Form wieder auf. (Siehe nebenstehende Skizze.)

Auch das zweite Emscherproblem, das zugleich mit dem Projekt der Emscherschiffahrt vergebens anderthalb Jahrhunderte einer Lösung harrte, die Emscherregulierung, ist in unserem Jahrhundert ausgeführt worden. Der Gedanke der Vereinigung von Emscherregulierung und Kanalbau, der schon in dem Projekt von 1766 hervortrat, kam allerdings nicht zur Ausführung, weil auch bei bestmöglichster Reinigung der Abwässer die Gefahr einer Schlammablagerung im Kanal bestand, sodann, weil durch die Hochwasser der Schifffahrt Schwierigkeiten entstehen würden. Die durch preußisches Sondergesetz [199]) vom Juli 1904 zur Vorflutbeschaffung und Wasserreinigung im Emschergebiet gegründete Emscher-Genossenschaft führte daher die selbständige Regulierung der Emscher für den ganzen Bezirk durch. Die Emscher wurde in ein möglichst gerades, tief in das Gelände eingeschnittenes Bett gezwängt, damit auch die größten Hochwasser ohne Gefahr für das anliegende Siedlungsgelände abfließen könnten. Da das Gebiet um Oberhausen bis zum Rhein hin derart durch Bodensenkungen gelitten hatte, daß das Gelände unter das Mittelwasser des Rheins zu liegen kam, hätte es vor der Emscher nur durch Dämme in Höhe der Rheindämme geschützt werden können. Da aber diese Dämme, abgesehen von ihrer Kostspieligkeit, immer nur einen zweifel-

---

[199]) Für das Folgende vergl. „25 Jahre Emscher-Genossenschaft", herausgegeben von Helbing, Essen, 1925.




Die zweite Mündung des Rhein-Herne-Kanals, die im November 1926 dem Verkehr übergeben wurde.

haften Schutz boten, wurde die beste Lösung gefunden in der Verlegung des Emscherlaufes über den Höhenrücken Neumühl-Altenrade, der 8—10 m höher lag als das frühere Mündungsgelände. Nördlich von Hamborn wurde der Emscher ein 17 km langes neues Bett gegraben, das bei Walsum, etwa 2 km unterhalb der alten Emschermündung in den Rhein führt. Der erste Spatenstich wurde am 1. September 1906 getan, am 10. Dezember 1910 fand die feierliche Inbetriebnahme statt. Zwei Jahre später — im Herbst 1912 — war die Emscherregulierung bis Henrichenburg vollendet, das Ziel, die Hochwasser unschädlich zu machen, war damit erreicht.

Die Frage des Wasserstraßenwesens wurde in den Monaten Januar-April dieses Jahres wieder lebhaft erörtert. In Presse und Parlament stritt man um das Für und Wider der Frage: Eisenbahn- oder Kanalförderung? Bei dieser Debatte [200]) trat deutlich die Erscheinung zutage, daß in weiten Kreisen unseres Volkes die Bedeutung der Wasserstraßen gerade für unser Land nicht klar erkannt ist. Es muß aber zur Ueberzeugung aller Volksschichten werden, daß die Kanäle als Ergänzung der natürlichen Wasserwege für unsere Wirtschaft nicht entbehrt werden können. Der volkswirtschaftliche Vorteil der Wasserstraßen liegt in einer wesentlichen Transportkostenersparnis, deren Höhe die Eisenbahn selbst dann nicht erreiche würde, wenn alle Wasserstraßengüter auf sie übergingen. Die Selbstkosten des Güterverkehrs auf den Wasserstraßen werden immer weit unter der Höhe der Eisenbahnselbstkosten bleiben. Als Rationalisierungsfaktor ist ein gut ausgebautes Wasserstraßennetz für unsere Wirtschaft von nicht zu unterschätzendem Wert.

Das westdeutsche Industrie- und Wirtschaftsgebiet hofft auf die Verwirklichung eines lang gehegten Wunsches, auf die Verbindung mit den Nordseehäfen durch den Rhein-Ems- und den Hansa-Kanal, und auf die Vollendung der großen West-Ost-Verbindung durch den Mittelland-Kanal. Diesen deutschen Kanalplänen droht von Westen her eine große Gefahr durch den belgisch-holländischen Vertrag, den sog. Schelde-Vertrag. Dieses Abkommen sieht u. a. den Bau von zwei Großschiffahrtswegen vor, der Kanäle Antwerpen-Moerdijk und Antwerpen-Ruhrort. Der erste Kanal würde

---

[200]) Anlaß gaben die Kanalprojekte, die im Rahmen des vom Reichsarbeitsminister ausgearbeiteten Arbeitsbeschaffungsprogramm vorgeschlagen waren.

Antwerpen zum natürlichen Rheinhafen gemacht, ihm den Zugang zum holländischen Binnenhandel geöffnet haben, ein Ziel, das ganz im Sinne der belgisch-französischen Politik (Straßburgs und der lothringischen Eisenindustrie wegen) liegt, dessen Ausführung die Stellung Rotterdams untergraben hätte. Der Kanal Antwerpen-Ruhrort hätte unmittelbar ins Herz des größten Industriegebietes Europas geführt, dessen gesamter Export von der Antwerpener Saugpumpe unaufhaltsam erfaßt worden wäre. Deutschland muß laut Artikel 361 des Versailler Diktats dem Bau dieses Kanals zustimmen, ihn sogar — soweit er auf Reichsgebiet liegt — selbst bezahlen. Solange aber Holland den Kanalbau auf seinem Gebiet nicht gestattet, bleibt er für Belgien unausführbar. Zwar hat die Erste Niederländische Kammer im März 1927 die Ratifizierung dieses Vertrages abgelehnt, wie lange aber werden sich die Niederlande der von der französischen Diplomatie gewünschten Neuregelung der belgisch-holländischen Beziehungen, die auf dem bald hundertjährigen Statut von 1839 beruhen, widersetzen können? Nur die großen weltpolitischen Probleme, in die England und Frankreich verstrickt sind, verhinderten eine Intervention dieser Mächte bei der Niederlage der belgischen Politik im vergangenen März. Holland ist isoliert: nie zuvor konnte es so deutlich wie bei dem Kampf um den Schelde-Vertrag spüren, daß der deutsche Sturz ihm den so notwendigen Rückhalt in dem europäischen Konzert der Mächte genommen hat. Wird Deutschlands Stellung, wenn in absehbarer Zeit dieses Problem von neuem aufgerollt wird, so weit gefestigt sein, daß es diesen Vorstoß von Westen her auffangen oder parieren kann? Das wird, solange unsere militärische Ohnmacht währt, nur möglich sein, wenn zuvor jene lähmende Uninteressiertheit breitester Volksschichten einer aktiven Anteilnahme an den Wirtschaftsfragen unseres Landes gewichen ist, damit die durch das Dawes-Gutachten geknebelte deutsche Wirtschaft sich zu wehren vermag gegen Bestrebungen, die ihre Lebensmöglichkeit unterbinden wollen.

## Lebenslauf.

Ich, Max Horst, katholischer Konfession, wurde am 19. September 1903 zu Münster i. W. als Sohn des Tischlers Max Horst geboren. Nach siebenjährigem Besuch der Volksschule trat ich Ostern 1916 in die Sexta des Staatlichen Gymnasium Paulinum meiner Vaterstadt ein, das ich Ostern 1924 mit dem Zeugnis der Reife verließ. Nachdem ich im ersten Semester auf der Universität meiner Vaterstadt mich dem Studium der Rechts- und Staatswissenschaft zuwandte, widmete ich mich in den folgenden Semestern dem Studium der neueren Geschichte, der Germanistik und der französischen Sprache an den Universitäten zu München und Münster. Ich nahm in München teil an den Vorlesungen und Seminarübungen der Herren Professoren Doeberl, d'Ester, Kehrer, v. Kraus, v. Martin, Simon, Strich, Vincenti, Voßler; in Münster nahm ich teil an den Vorlesungen und Uebungen der Herren Professoren Bühler, Decroos, Ermann, Ettlinger, Hielscher, His, Fr. Hoffmann, O. Hoffmann, Hübner, Kallen, Kluckhohn, Krückmann, Magon, Meister, Mettlich, Münscher, Naendrup, Schmitz-Kallenberg, Schöne, Schwering, Sonnenburg, Spannagel, Tischleder, Thomasen, Wätjen, Weber, Wiese und Voigt.

Allen Herren Professoren, besonders aber meinem hochverehrten Lehrer, Herrn Universitätsprofessor Dr. Wätjen, auch an dieser Stelle meinen Dank auszusprechen, ist mir angenehme Pflicht.

Druck H. Bouvet, Wanne-Eickel.